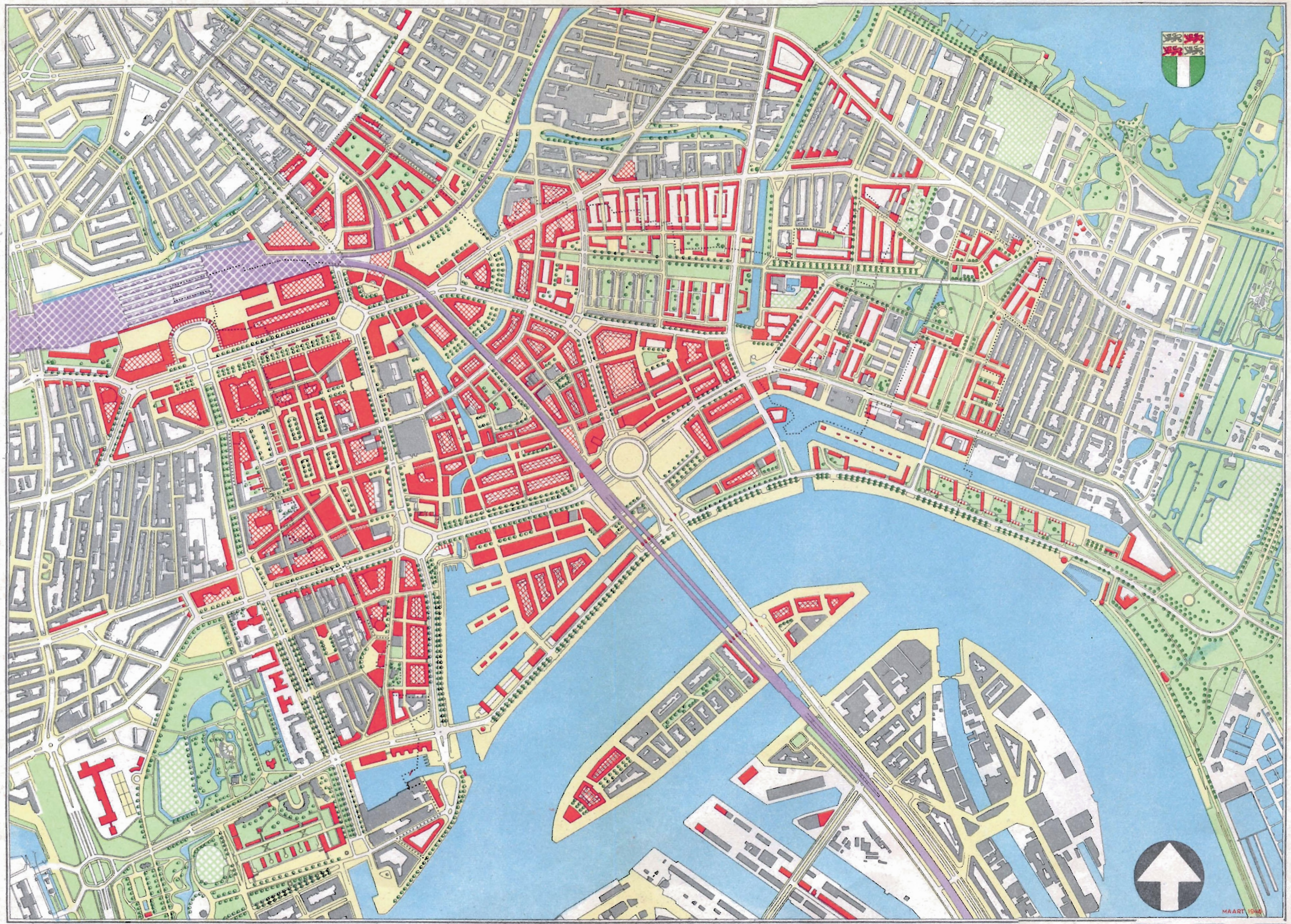
HET NIEUWE HART VAN ROTTERDAM



BASISPLAN HERBOUW BINNENSTAD ROTTERDAM



Deze toelichting op het Basisplan voor den Herbouw van de Binnenstad van Rotterdam is samengesteld door het **Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (ASRO)**

Het fotomateriaal werd ter beschikking gesteld door: het Gemeente Archief, het Museum Boymans, de Verkeerspolitie, de Kamer van Koophandel, de Diergaarde Blijdorp, de Firma Spanjersberg, de N.V. Wilton—Feijenoord, de heeren Charles Breyer, Jac. Hezemans, J. J. de Keijzer, J. H. Klein, C. Kramer, J. van Maanen, Cas Oorthuys en L. C. Wirtz.

Boekdruk: N.V. Pamco; *Offsetdruk:* N.V. Stadler en Sauerbier; *Brocheerwerk:* Fa. Brokerhof en Reckers, allen te Rotterdam

De teekeningen van toekomstige stadsbeelden in dit werkje zijn NIET bedoeld als suggesties voor den aard der toe te passen architectuurvormen

HET NIEUWE HART VAN ROTTERDAM

Toelichting op het basisplan voor den herbouw
van de binnenstad van Rotterdam

1946

UITGEGEVEN IN OPDRACHT VAN HET GEMEENTEBESTUUR VAN ROTTERDAM
DOOR NIJGH & VAN DITMAR N.V. TE ROTTERDAM

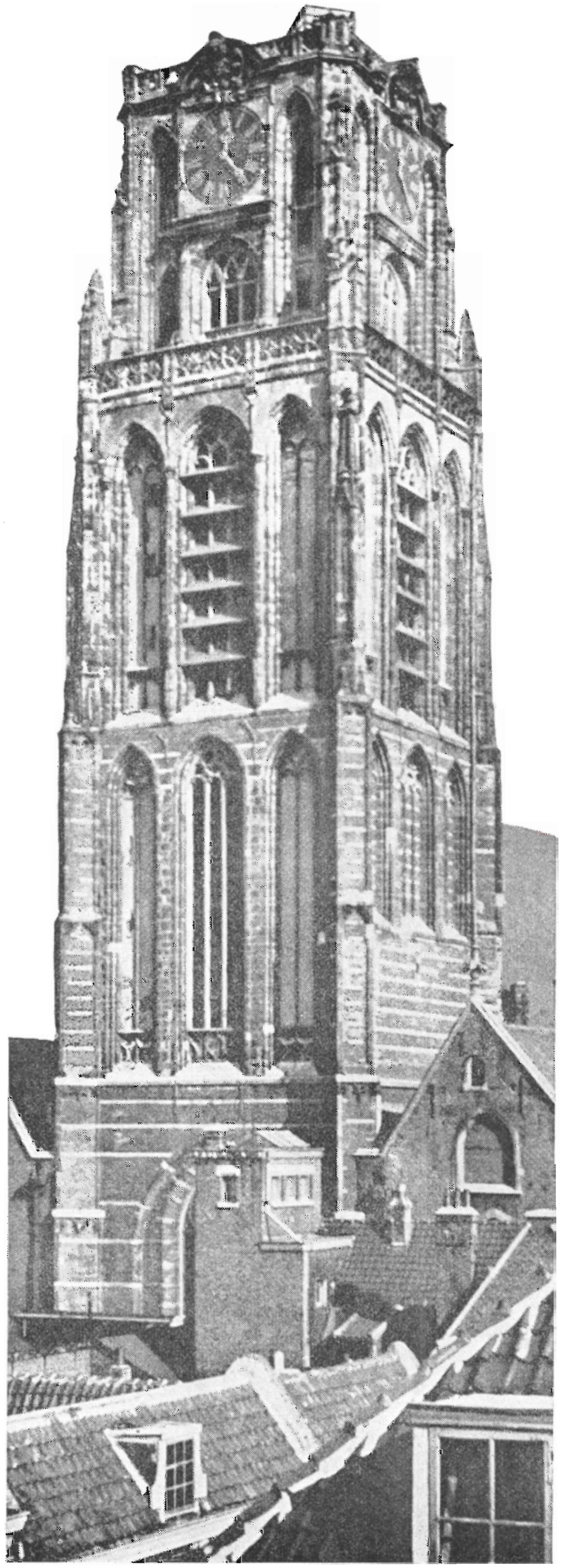


Foto K.L.M

Rotterdammer,

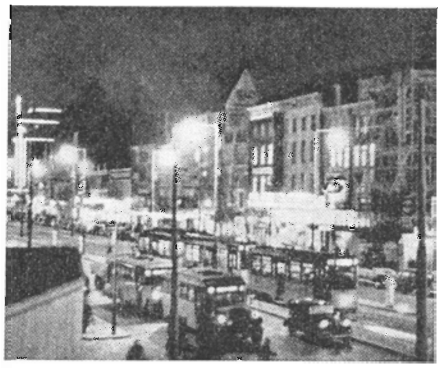
denkt gij nog wel eens aan Uw oude stad?
Aan de Hoogstraat en aan de Blaak, aan den rommeligen, levendigen Coolsingel en aan het Hofplein, dat altijd lag te wachten op zijn definitieven vorm, waarover de deskundigen het maar niet eens konden worden?
Misschien zijt ge een zéér oude Rotterdammer en hebt ge de stad van de Berkelmans en de Violiers nog gekend, en de stad van Brusse's Boefje.
Herinnert ge U den Dijk nog? En de Jonker Fransstraat en de markt op den Goudschesingel? En de Doelenzaal met haar beroemde acoustiek? En de mariniers en hun kazerne? Die mariniers in het donkerblauw van hun uniform, dat nog dateerde uit een vorige periode der krijgsgeschiedenis?
Denkt ge nog wel eens aan het periodieke hooge water, dat ge als goed Rotterdammer van te voren voeldet aankomen, en waartegen ge U met virtuositeit — en met goed gevolg — wist te verdedigen met behulp van wat gammele vloedplankjes?
Ziet ge de verkeersverwarring nog wel voor U, in de Posthoornsteeg, op de Zeevischmarkt, op het Calandplein, op de Willemsbrug en op nog zooveel andere punten, waar de sleeperskarren op de hobbelige keien de wanhoop waren van den automobilist? Hoort ge in Uw herinnering nog wel eens het klingelende carillon van de oude Beurs?
Snuift ge in gedachten nog wel eens den prikkelenden geur op, die hing om de pakhuizen langs de oude havens, waar de binnenschepen met hun sterke kleuren zich spiegelden in het olieachtige water? En waar de zakken en pakken zich opstapelden tusschen de boomen langs den wallekant?
Denkt ge nog wel aan de eeuwige verzakkingen en ophoogingen van den grond, waarop Uw stad was gebouwd en waarin zij gestadig dreigde weg te zakken?

Aan dit alles hing ons hart en heel dit beeld is opgegaan in den rook en den smook en den stank van die Meidagen van 1940, waaraan we hier geen bittere woorden meer zullen wijden. Misschien zijt ge er zelf bij geweest, bij dien brand, misschien hebt ge er iets, misschien zelfs veel dierbaars en waardevols bij verloren. Als dàt zoo is, zijt ge voorgoed, en op droevige wijze, tot Rotterdammer gestempeld.





1



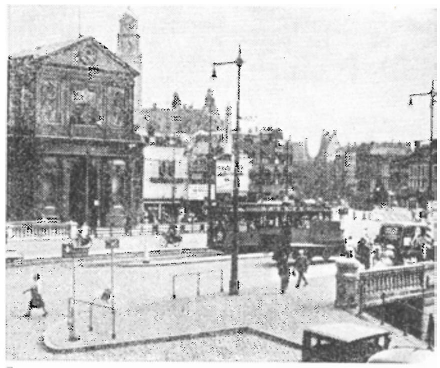
2



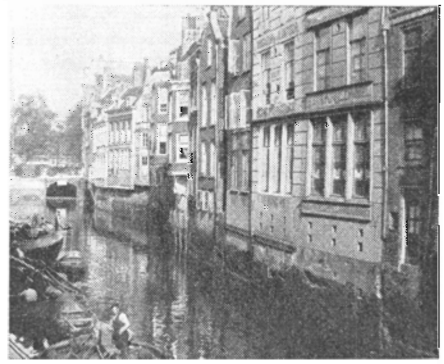
3



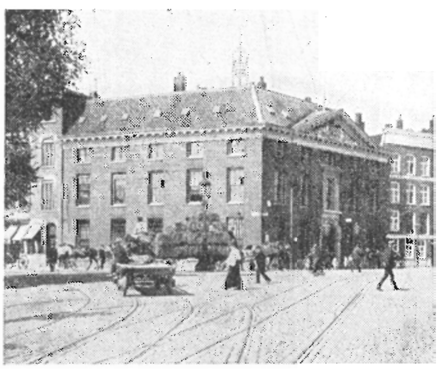
4



5



6



7



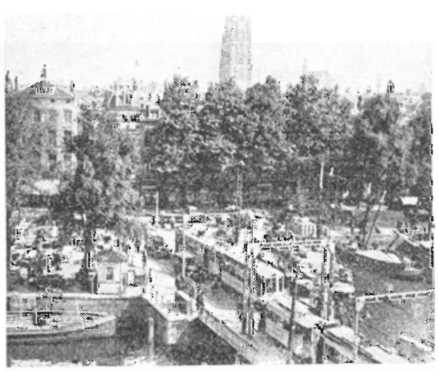
8



9



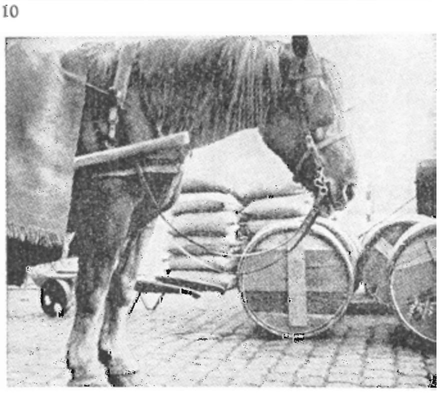
10



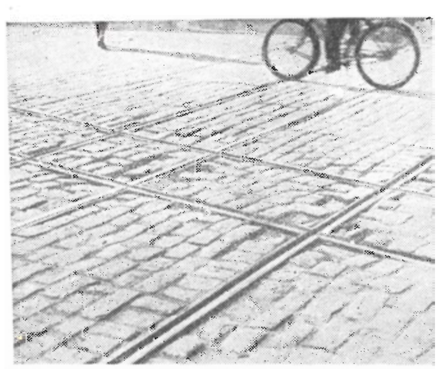
11



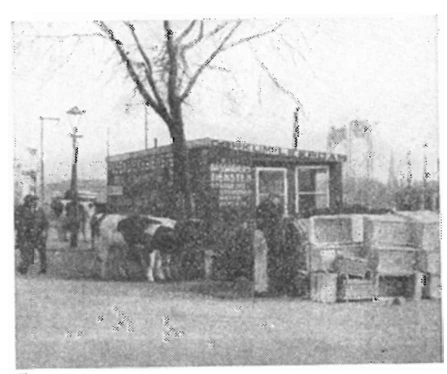
12



13



14



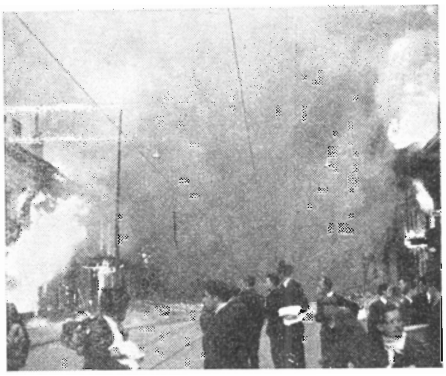
15



1



2



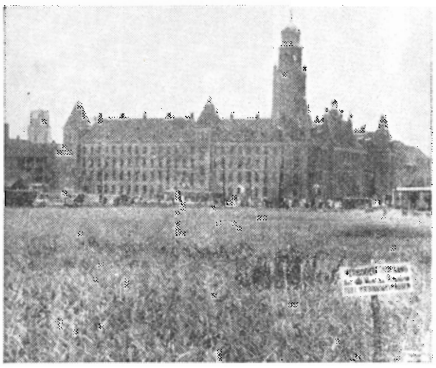
3



4

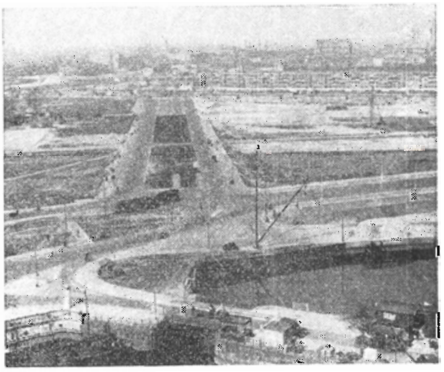


5



6

Zeker herinnert ge U de ruïnenstad daarna nog wel, waar het weken en weken bleef rooken en walmen, maar die we, als zorgzame Nederlanders, eerst hebben veranderd in een heuvelland van grijs en rose puin en daarna in een groene vlakte, waar in de hongerjaren zelfs koren werd verbouwd en waarin thans de nieuwe wegen den wederopbouw alweer aankondigen.



7



Waar het A.S.R.O. zetelt.

Onmiddellijk na het bombardement gaf het Gemeentebestuur opdracht tot het vervaardigen van een herbouwplan aan Ir. W. G. Witteveen, Directeur van den Gemeentelijken Technischen Dienst. Op 8 Juni d.o.v. was een wegenschema gereed.
Toen de Duitsche invloed de gemeentelijke bestuursorganen dreigde te infiltreeren, is van Rijkswege, doch in volledig overleg met de Gemeente, ingesteld het Adviesbureau Stadsplan Rotterdam (A.S.R.O.), dat zich geheel aan Duitsche beïnvloeding heeft kunnen onttrekken. Bij de oprichting is dit A.S.R.O. samengesteld uit ambtenaren van de gemeente Rotterdam.

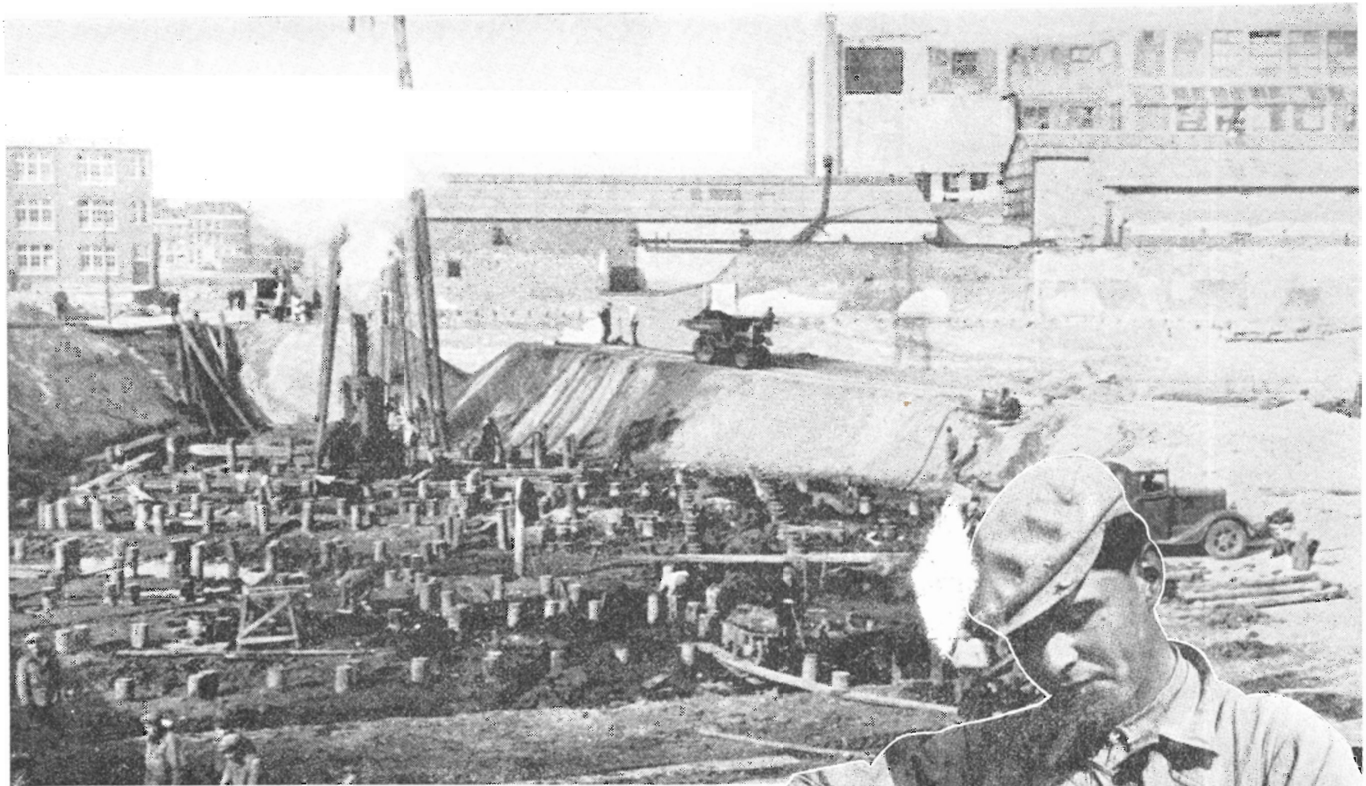
Inmiddels werden de resten der verwoeste panden met hun ondergrond onteigend. Dit betrof 12.000 perceelen ter oppervlakte van 168 ha. Bovendien werden buiten het centrum 628 ha onbebouwde grond onteigend ten dienste van vervangenden woning- en industriebouw.

Voor de uitvoering van diverse werken werd ingesteld de Dienst Wederopbouw Rotterdam (DIWERO) die de puinopruiming, het slopen van de fundeeringen en het trekken der heipalen ter hand heeft genomen en vervolgens is overgegaan tot den aanleg van nieuwe straten en diverse waterstaatkundige werken. Tot 1 Januari 1946 heeft de Diwero voor ruim f 60.000.000.— verwerkt.

Ten einde te voorzien in den ergsten woningnood zijn 1934 steenen noodwoningen gebouwd, alsmede 188, inmiddels weder afgebroken, houten noodwoningen. Bovendien werd 3817 permanente woningen voltooid, terwijl de bouw van een complex van 1900 woningen gedurende de bezetting moest worden stilgelegd, doch sedert de bevrijding weder kon worden hervat.

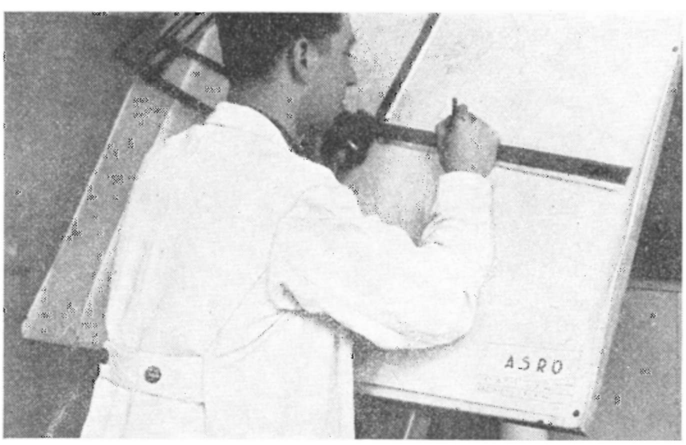


De dag der bevrijding.





1



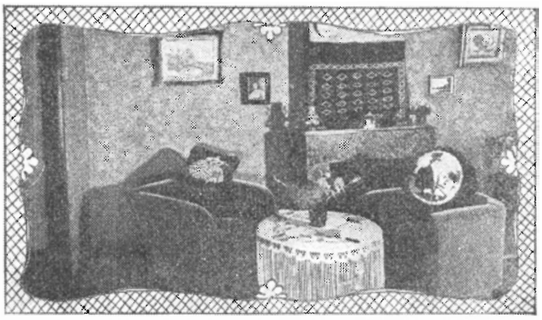
2

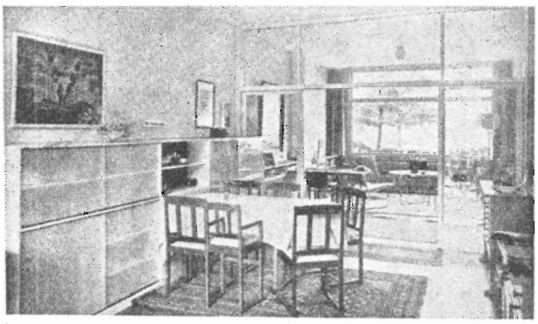
De Wederopbouw !

Want wij Nederlanders zijn niet alleen zorgzaam en zorgvuldig, wij vergenoegen er ons niet mee om den chaos, waar die ons dreigt te overweldigen, zoo gauw mogelijk te fatsoeneeren en weer tot een zekere mate van ordelijkheid te herleiden, wij willen *leven*, wij willen *bouwen*, wij — en zeker wij, Rotterdammers! —, wij willen *werken*, wij willen aanpakken, dadelijk. Wij willen er weer bovenop, wij willen weer wat *maken* en wij willen wat *zeer goeds* maken, wij verlangen „kwaliteit", want met minder nemen wij geen genoegen. En daarom willen wij een *zeer goed* nieuw Rotterdam opbouwen, en dat moeten wij *gezamenlijk* doen, wij, Rotterdammers, want onze stad zal ons eigen werk zijn. Zij zal niet slechter en niet beter zijn dan waartoe onze vermogens, onze toewijding, onze goede wil kunnen reiken.

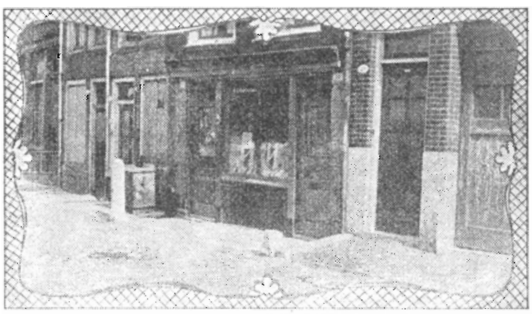


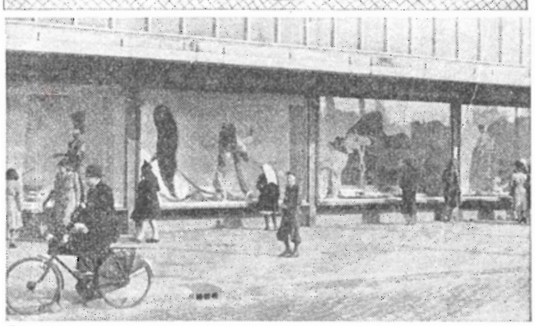
3



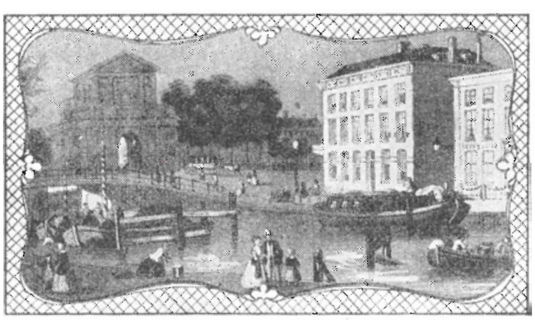


1





2





3

Hebt gij wel eens overwogen wat een stad eigenlijk *is*, wat onze stad eigenlijk was? En met welk een merkwaardig probleem zulk een stad bij voortduring worstelt? Zij is de woonplaats voor een menschengemeenschap. Die gemeenschap is in leven en in beweging; zij verandert steeds, zij ontwikkelt telkens weer andere behoeften, stelt telkens weer nieuwe eischen aan haar woonplaats en laat soms oude eischen weer vallen. Maar die woonplaats, de steenen stad, is uitermate star en bezwaarlijk vervormbaar, zij past zich moeilijk en langzaam en slechts zeer onvolkomen aan bij de snelle evolutie, welke zich tusschen haar muren afspeelt. Haar vorm, haar plattegrond heeft een merkwaardig taai leven. Wie een enkele eeuwen oud plan van een stad beschouwt, wordt getroffen door den geringen omvang van de sedert tot stand gekomen veranderingen. Zeker, de wallen zijn geslecht en daarbuiten zijn dikwijls uitgebreide nieuwe wijken ontstaan, maar het oude centrum is, wat plattegrond betreft, nauwelijks gewijzigd. Hier en daar is een water gedempt, of men heeft, met enorme kosten, een enkele straat verbreed of ergens een nieuwe verbinding doorgebroken, maar het algemeene beeld is daarmee nauwelijks aangetast.

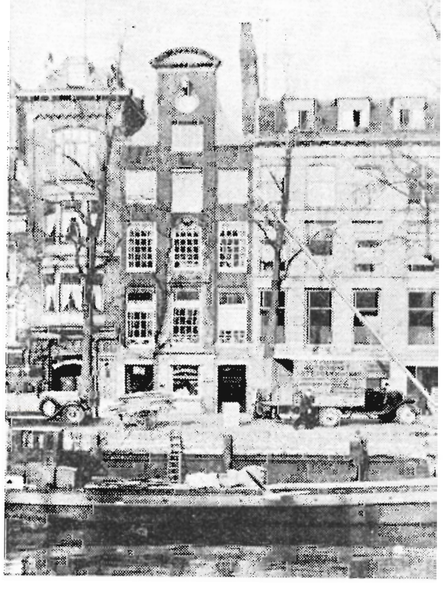
Hier moet iets niet kloppen.
De huizen, waarvan de oude kaart ons het beeld toonde, zijn alle òf geheel verdwenen, òf ingrijpend gewijzigd; hun bestemming is in ieder geval totaal veranderd, van patriciërswoningen zijn het winkel- of bedrijfspanden geworden, of ze zijn opgedeeld in een groot aantal kleine woninkjes. In dit alles weerspiegelt zich wel degelijk de evolutie in het leven van de stad, maar deze evolutie komt *niet*, of nauwelijks, tot uitdrukking in den vorm en het beloop van straten en pleinen, van kaden en grachten!

Zoo ontstaat een zekere *spanning*, een spanning tusschen de stuwing van het leven en de traagheid, den weerstand van de steen. Een spanning tusschen het willen en streven der menschen van vandaag en de steenen erfenis van vorige geslachten, een steenen erfenis vol kostbaarheden, welke wij niet alleen hebben te aanvaarden, maar welke ons ook zeer dierbaar is geworden. Zóó dierbaar, dat wij ons de lasten, welke zij ons oplegt, soms nauwelijks meer bewust zijn: onhoudbare woningtoestanden, slechte huisvesting der bedrijven, een totaal onvoldoende organisatie van de binnenstad als geheel en, sprekendst van al: de ophooping en stremming van het verkeer. Geen licht, geen lucht, geen ruimte en geen groen, maar toch.... die merkwaardige, zeker niet ongevaarlijke en onschuldige, maar toch ook zoo tintelende, opwekkende sfeer, die alléén de groote stad met al haar tekortkomingen eigen is en die haar juist maakt tot den trekkenden magneet voor zoovelen, tot de lens, welke het geestelijke leven van dezen tijd in één gloeiend brandpunt concentreert.

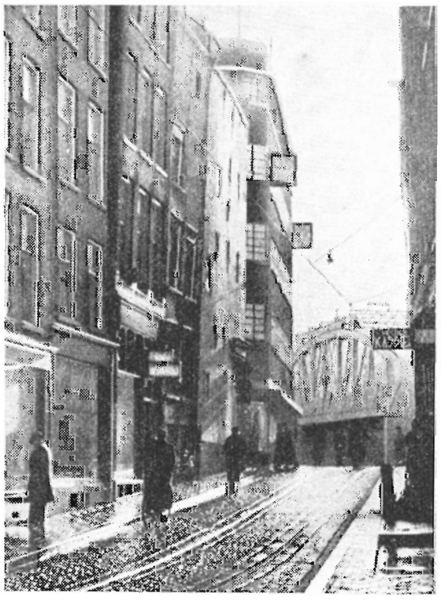




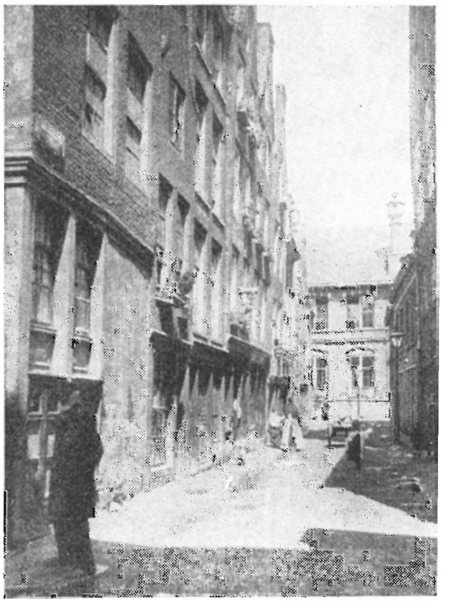
1. Het stadsplan verandert nauwelijks in den loop der eeuwen. 1694—1939.



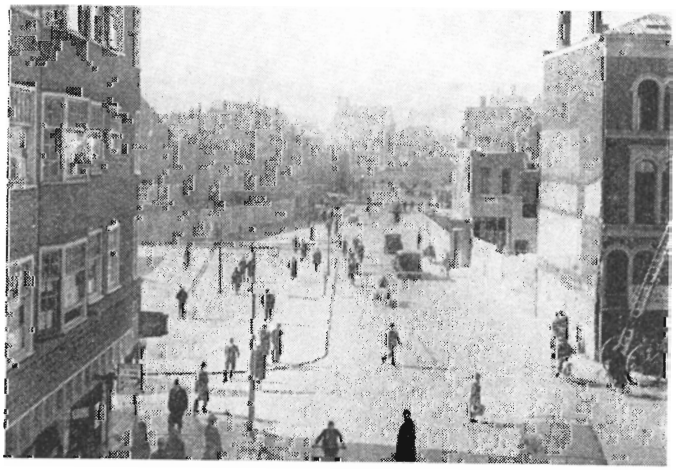
2. Verbouwde patriciërshuizen.



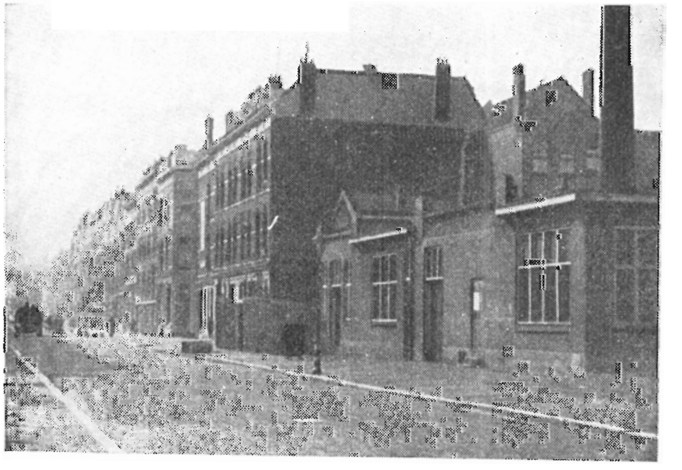
3. Te nauw voor het verkeer. Lamsteeg.



4. Slechte woonstraten. Begijnehofstraat



5. Doorbraak Meent.



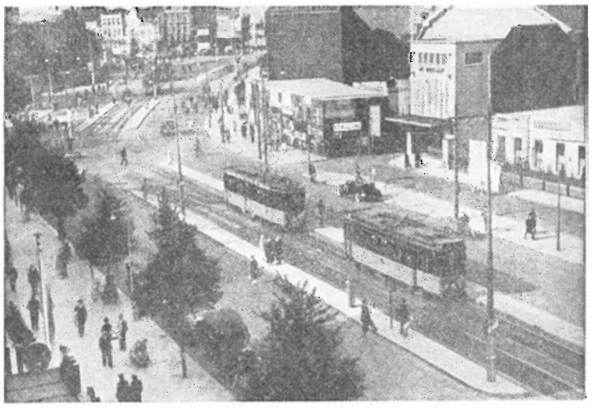
6. Industrie in de woonwijk. Goolschestraat.



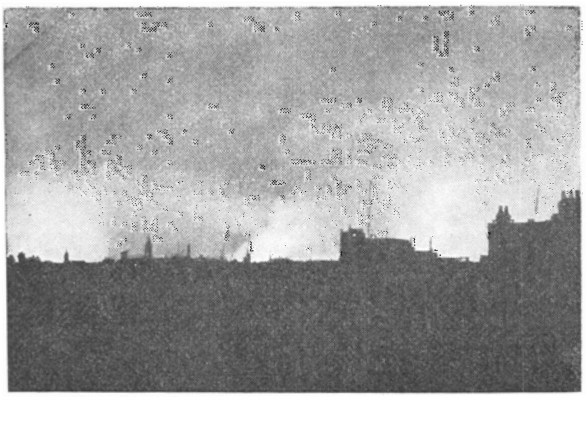
1. De leegte.

Realiseert gij U, Rotterdammer, dat vele der dierbaarste herinneringen aan wat in de Meidagen verloren ging zich juist vasthechtten aan wat, nuchter bezien, slechts *tekortkomingen* waren van onze oude stad? Aan het chaotische van den Coolsingel, aan de onmogelijke verkeerstoestanden, aan de ongevormdheid van het Hofplein, aan de provisorische Doelen, aan het merkwaardige vertier op den Dijk, aan het periodieke hooge water, aan de verouderde uniform onzer onvolprezen mariniers? De groote brand heeft, mèt dit alles ook, met geweld en met één slag, die spanning weggevaagd, waarvan wij spraken. Hij heeft al datgene opgeruimd wat wij, Rotterdammers, niet eer hebben *kunnen* of *willen* ter zijde stellen, hoe weinig het ook nog strookte met de materieele eischen van het heden.

Wanneer wij onze nieuwe stad herbouwd zullen hebben, dan zal zij evenwel moeten zijn als een geheel nieuw, goed passend kleed. Dat zal in het begin nog wat onwennig zitten, maar het zou waarlijk dwaasheid zijn, om opzettelijk onvolkomenheden te gaan herstellen, omdat ons hart zich daaraan vroeger het eerst en het gemakkelijkst schijnt te hebben gehecht. Wij zijn het verplicht aan ons zelf en aan de toekomst, om voor al wat wij scheppen den volmaaktsten, doeltreffendsten, karakteristieksten vorm te zoeken, ten einde het leven van vandaag, nu het eenmaal met geweld en tegen onzen wil bevrijd is geworden van de boeien van het verleden, thans ook de volle voordeelen van die vrijheid te gunnen. Wij moeten de ramp, die over ons kwam, uitbuiten, wij moeten het ongeluk, dat ons bezocht, exploiteeren en met de uiterste krachtsinspanning doen verkeeren in een geluk voor hen, die na ons zullen komen. En daarmede ook tot een geluk voor ons zelf, die aan dit werk onzen arbeid geven mogen. Zóó alleen toonen wij ons de geschiedenis waardig, zoo alleen toonen wij ons sterker dan het Lot.



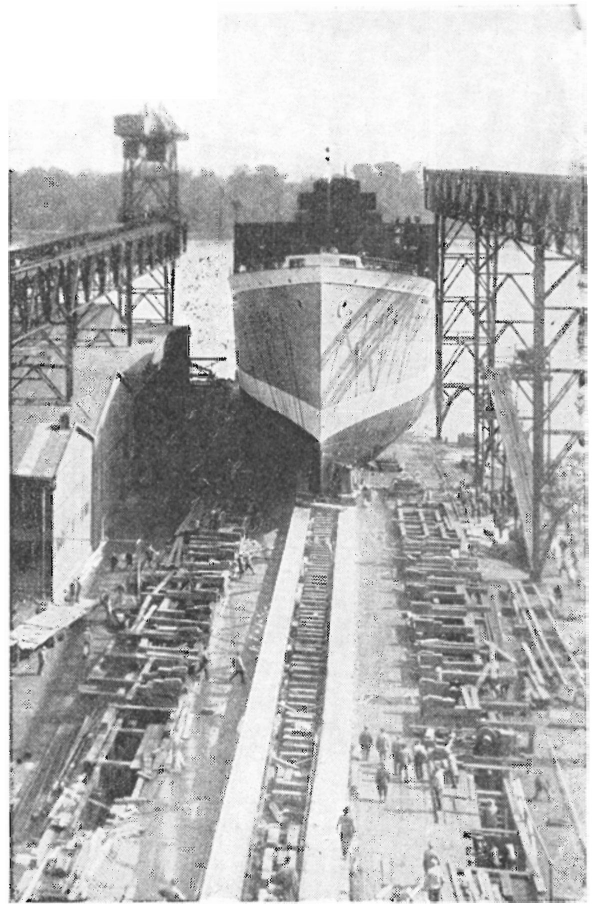
2. De oude, rommelige Coolsingel.



3. De brand.



1



2

Wanneer wij de stad willen bouwen, waarin de Rotterdammer van morgen zich gelukkig zal kunnen gevoelen, dan zullen wij niet mogen volstaan met een streven naar een liefdelooze technische perfectie. Een stad moet méér zijn dan een gesmeerd loopend verkeersapparaat, méér dan een efficiënt georganiseerd bedrijvencomplex, méér dan een hygiënisch onberispelijk wooncentrum. Deze stad is vóór alles het middelpunt van het geestelijke en cultureele leven van den tijd en moet dan ook vóór alles daarvan getuigenis afleggen. Deze stad moet het voorwerp kunnen zijn van de liefde en den trots van zijn inwoners en moet die liefde en dien trots dan ook weten te wekken. Die liefde en dien trots zullen zich in het nieuwe Rotterdam niet meer kunnen hechten aan de erfstukken uit het verleden; zij zullen zich moeten kunnen inspireeren op nieuwe schoonheden, op nieuwe waarden.

Het zal allereerst noodig zijn, om te zoeken naar de mogelijkheden tot schoonheid, welke Rotterdam door zijn ligging en door zijn structuur als vanzelf met zich medebrengt.

Hier is het woord „schoonheid" gevallen en dat is misschien een gevaarlijk woord, want het wekt licht vele en bedenkelijke misverstanden.

Vorige generaties van Rotterdammers, de generaties der pioniers, die de stad in een menschenleeftijd hebben omhoog gestooten tot een wereldhaven, hebben er altijd den nadruk op gelegd, dat Rotterdam een „werkstad" was en maar al te dikwijls hebben zij dat gesteld als een verontschuldiging, of zelfs als een motief, om andere, subtielere aspecten van het leven te mogen verwaarloozen. De Haven, de Scheepvaart, het Bedrijf, dàt was hun Rotterdam, en met alle andere fraaiigheden moest men hen van het lijf blijven.

Hun antwoorden wij, met al het respect, dat men pioniers verschuldigd is, twee dingen.

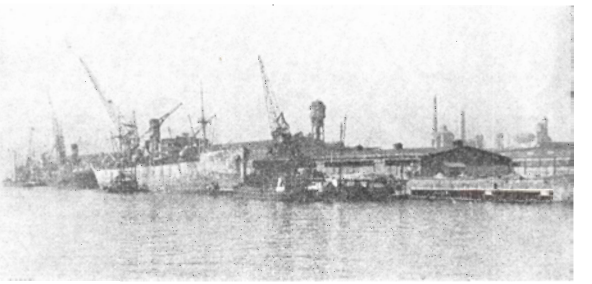


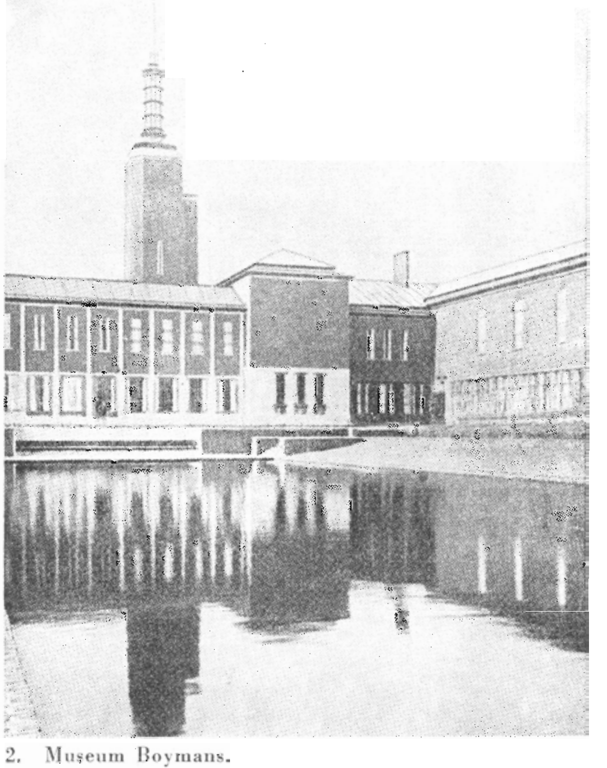
3



4

In de eerste plaats, dat de Haven, de Scheepvaart, het Bedrijf, ook in het nieuwe Rotterdam het volle pond zullen moeten krijgen.
Dit zal de schoonheid niet alleen allerminst schade doen, doch deze integendeel in de hoogste mate kunnen bevorderen. Die schoonheid toch zal juist als onmisbare voorwaarde stellen: een doelbewuste, klare ordening van de havencomplexen, de vaarwegen en de bedrijfscomplexen; de schoonheid van de nieuwe stad zal niet meer, als vroeger, kunnen berusten op allerlei betrekkelijk toevallige schilderachtigheden, maar zal gegrond moeten zijn op de doelbewust tot uitdrukking gebrachte organisatie van alle functies van het stadslichaam. Dat Rotterdam een „werkstad" is, zal in het vervolg niet meer alleen mogen blijken uit de *bezwaren*, die dat met zich meebracht, uit verkeersophoopingen derhalve, en uit de aanwezigheid van fabrieken midden in de stad; het zal allereerst moeten blijken uit den geheelen opbouw van het stadsgeheel, de logische distributie der verschillend bestemde wijken en uit de karakteristieke architectuur, die bij deze verschillende bestemmingen past. Maar dit laatste is niet in de eerste plaats de taak van den stedebouwer, doch allereerst van den Rotterdamschen architect, die het werk van den stedebouwer zal moeten voortzetten en voltooien.
In de tweede plaats zouden wij dezen pioniers willen antwoorden, dat Rotterdam den pionierstijd allang is ontgroeid, dat het zich vóór den oorlog reeds aanmerkelijk heeft ingespannen om op cultureel gebied „bij" te komen en dat de stadsbrand thans de gelegenheid schept (en daarmee tevens den *plicht* oproept) om nu ook met één slag den achterstand geheel in te halen. Dit beteekent allereerst dat aan kerken, schouwburgen, muziekcentra en andere middelpunten van geestelijk leven de eereplaatsen moeten worden verschaft, waarop zij aanspraak mogen maken; dat derhalve het Stadsplan de ruimten moet scheppen, welke deze bouwwerken tot hun recht zullen doen komen.
Dit beteekent verder ook, dat het ontspannings- en vermaaksleven op een hooger niveau moet worden gebracht. Dit houdt ten slotte óók in — en dit zeker niet in de laatste plaats — dat aan de woningen in de binnenstad bijzondere eischen zullen moeten worden gesteld, ten einde voor hen, die daar gehuisvest moeten of willen worden, een menschwaardig bestaan mogelijk te maken, iets wat in de oude, bekrompen, van licht en lucht verstoken binnenstadsbehuizingen slechts zelden het geval kon zijn.
De schoonheid, waarvan wij spraken, zal dus geen extra fraaiigheid zijn, geen luxe, maar zij zal direct moeten voortkomen uit de doeltreffende, doelbewuste organisatie van het stadsgeheel.
Wij hopen hiermede de kampioenen voor „Rotterdam-werkstad" te hebben gerustgesteld niet alleen, maar wij hopen, dat zij zullen willen worden de even verbeten kampioenen voor „Rotterdam-*schoone*-werkstad".
Er is een plan gemaakt voor Rotterdams herbouw en dat plan wordt U thans voorgelegd.


1. Haven, scheepvaart en bedrijf.


2. Museum Boymans.

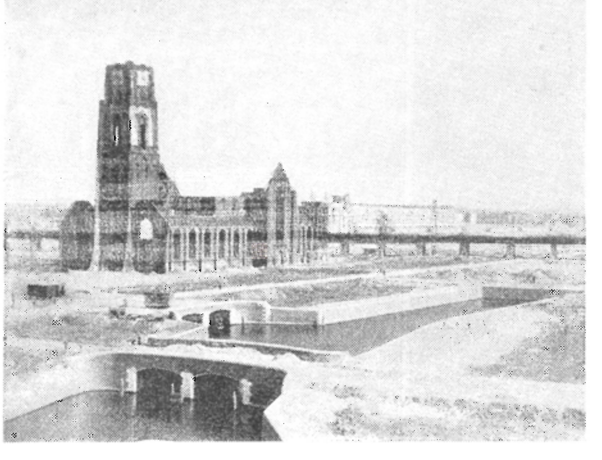

3. Binnenhof Raadhuis.



1. Wat van Rotterdams stadshart overbleef.

Het moet *Uw* plan worden, want de nieuwe stad moet *Uw* stad worden. *Gij* moet er straks Uw huis in bouwen, *gij* moet er werken, wonen, winkelen, *gij* moet er U thuis gevoelen, *gij* moet er Uw liefde en Uw trots aan kunnen geven. Uiteindelijk zal de stad *Uw*, *ons* gezamenlijk werkstuk zijn, en daarom is dit plan ook geen definitief plan. Het moet in beweging blijven. Het is ook tot dusverre voortdurend in beweging *gebleven*, óók al is die beweging door de omstandigheden tijdens de bezetting wel eens wat hortend en stootend geweest. Tijdens de voorbereiding is het telkens weer aangepast aan de nieuw opkomende en nieuw blijkende aspecten van het stadsleven, en dat heeft tenslotte, direct na de bevrijding, geleid tot een diep ingrijpende herziening, waartoe eerst het vertrek van de bezetters de ruimte vrij maakte. Maar ook wat thans verkregen is, is nog niet meer dan een grondslag, waarop nu gezamenlijk kan worden voortgebouwd, dat door verder werken kan worden verrijkt, verbeterd, veredeld, dat zich verder zal kunnen aanpassen aan de nadere eischen, die bij den feitelijken wederopbouw ongetwijfeld nog naar voren zullen komen. Naarmate de opbouw vordert, zal de bewegingsvrijheid voor het overblijvende deel geringer worden, zooals thans reeds de ontwerpers van de laatste herziening in belangrijke mate gebonden waren door wat tot dusverre reeds tot stand werd gebracht.

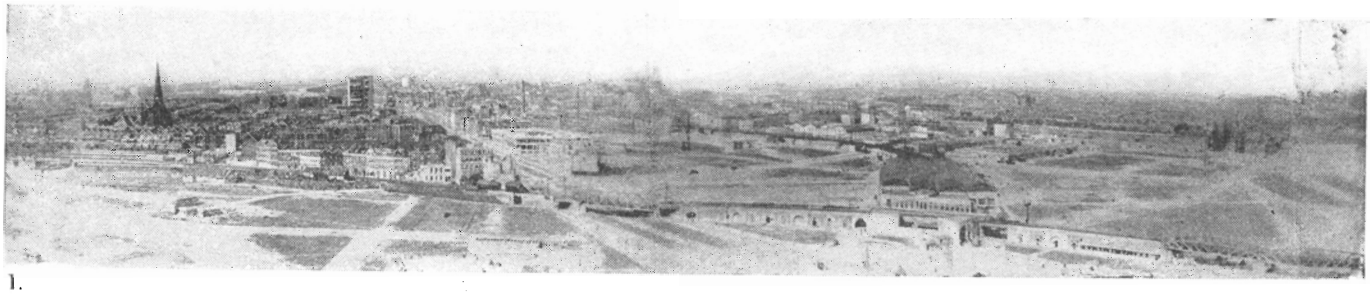
Maar het plan zal toch nooit een star en dood plan mogen worden, want dit zou leiden tot een starre en doode stad. Het zal zich levend en lenig moeten blijven ontwikkelen, het zal eenerzijds de werkelijkheid moeten *leiden*, maar het zal anderzijds ook de werkelijkheid moeten *volgen*; er zal een innige wisselwerking moeten groeien tusschen het stadsleven en het stadsplan.



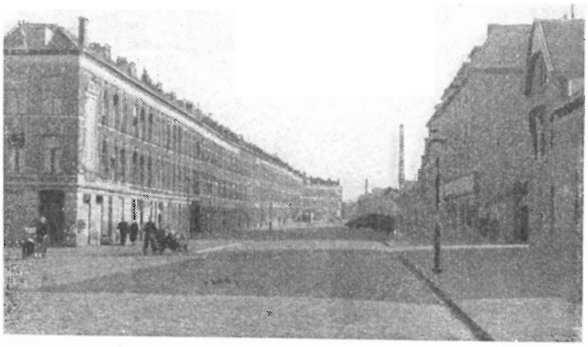
2. Het verbindingskanaal werd reeds uitgevoerd.



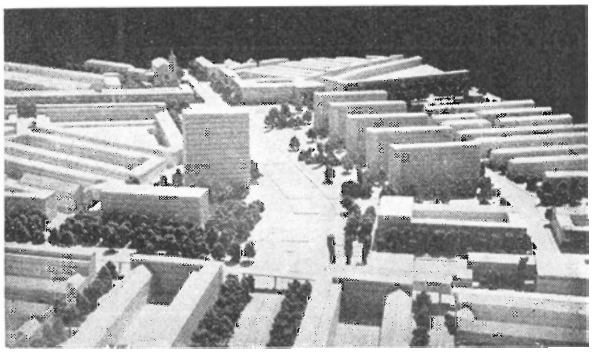
3. Coolsingel 1945.



1.



2. Rotterdam-Zuid. Nijverheidstraat.



3. Aanvankelijk project. Zuidplein.

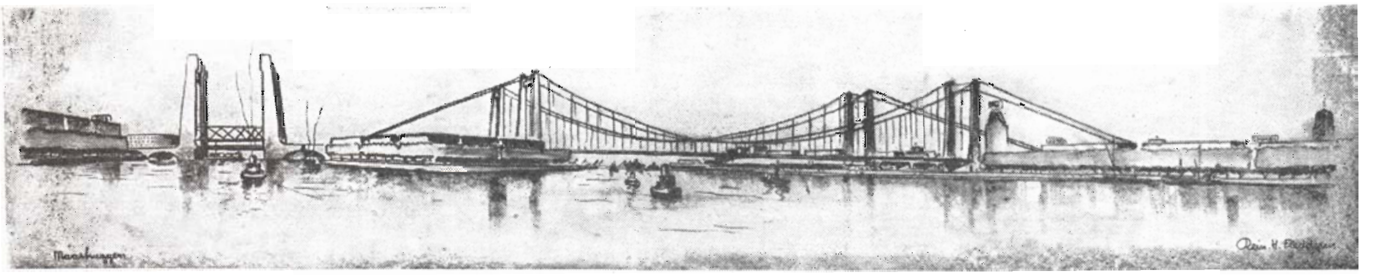


4. Willemsbrug.



5. Toegang tot de Maastunnel.

Welke grondslagen heeft men voor dit Stadsplan aanvaard? Het ging om niets meer en niets minder dan om een nieuw *hart* te geven aan een groote, levende stad. Dit is iets principieel *anders* dan het ontwerpen van een willekeurig ander stadskwartier, een woonbuurt, een industriewijk, een tuindorp. Dit is iets unieks, óók voor den, ten aanzien van andere objecten, reeds zeer ervaren stedebouwkundige. Want elke stad heeft vele woonwijken van verschillend karakter, heeft een of meer industriecomplexen, en in elke normaal groeiende stad komen er regelmatig van dergelijke nieuwe elementen bij. Maar elke stad heeft maar één centrum en de radicale vernieuwing dáárvan komt practisch nooit aan de orde, behalve in de zeldzame gevallen, dat een groote ramp daarvoor de ruimte schept.
Zulk een stadscentrum is daarbij van veel gecompliceerder structuur dan de overige stadsdeelen en bovendien moet het, in de oogen zoowel van den stadgenoot als van den vreemdeling, aan veel hoogere eischen voldoen. Het moet het hoogtepunt van de stad vormen, het moet het natuurlijke middelpunt zijn, waarop al het andere zich richt, dat het stadsgeheel als het ware representeert; het is het sluitstuk in het stedebouwkundige geheel, het is de kern, zoowel letterlijk als figuurlijk. Elke stad heeft maar één centrum, óók Rotterdam, hoewel het ter weerszijden van de Maas ligt en „Zuid" al méér inwoners telt dan steden als Utrecht of Haarlem. In de toekomst zal de „Zuid" zonder twijfel nog verder groeien. Het is lang misdeeld geweest; het oude deel is een afschrikwekkend voorbeeld van wat er van een snel groeiende stad wordt, zonder behoorlijke stedebouwkundige leiding. Geen orde, geen centrum, geen ruimte. Naargeestigheid en ellende.
Men is thans doende, hierin verbetering te brengen; aan de verdere uitbreiding wordt alle zorg besteed en het is de bedoeling om ook op den Linker Maasoever een belangrijk eigen centrum tot ontwikkeling te brengen en wel bij het in wording zijnde Zuid-Plein. Doch, en dit was mede één der uitgangspunten bij het ontwerpen van het Stadsplan, dit centrum in Zuid zal altijd anders geaard en in zekeren zin ondergeschikt blijven aan het centrum in Noord, dat ten slotte het middelpunt voor héél de stad zal moeten blijven vormen.
Deze ligging van de stad ter weerszijden van de Maas heeft ver gaande consequenties gehad, want daardoor hebben de rivierkruisingen een zeer bijzondere beteekenis gekregen. Zij hadden dit reeds in het verleden; men herinnere zich de verkeerstoestanden op de Willemsbrug!

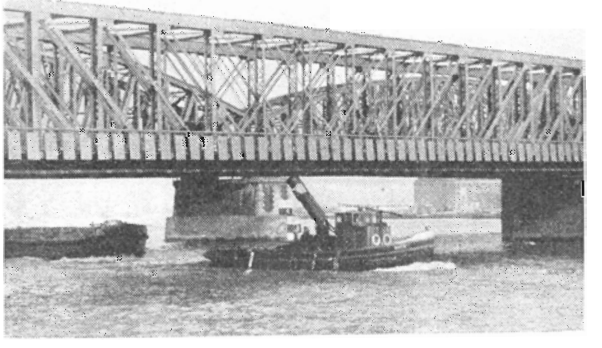


1.

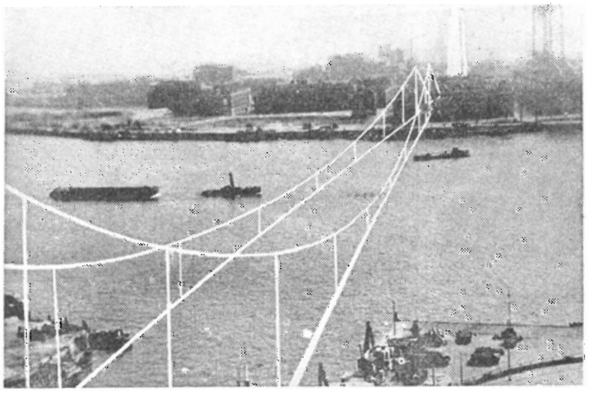
Naarmate de stad grooter wordt, en naarmate de beteekenis en de aantrekkelijkheid van de binnenstad zullen toenemen, zal ook het contact met „Zuid" nog intensiever worden. Dat contact zal voorloopig worden tot stand gebracht door de tunnel en door een brug, later komen misschien nog andere rivierovergangen aan de orde. De plaats van de tunnel ligt vast en moest dus als een onveranderbaar gegeven voor het stadsplan worden aanvaard; de Willemsbrug komt om verschillende redenen voor vernieuwing in aanmerking: zij is niet breed genoeg en zij ligt voor de scheepvaart te laag. Bij deze vernieuwing kan haar plaats nader worden beschouwd en zoo noodig worden verbeterd. En dit is bij de voorbereiding van het Stadsplan dan ook terdege geschied: het voor en tegen van de oude en van eventueele andere liggingen is ernstig overwogen en het resultaat is ten slotte geweest, dat de keus is gevallen op een situatie *ten oosten* van de spoorbrug, tusschen Oranjeboomstraat en „weg 55" (of „Admiraal de Ruyterweg"). [1])

Voor deze keuze pleiten vele motieven, een blik op den stadsplattegrond doet reeds aanstonds bepaalde voordeelen in het oog springen: de aansluiting in Zuid op de Oranjeboomstraat is belangrijk gunstiger dan een aansluiting op de Rosestraat. De nieuwe brug komt, ter wille van de scheepvaartbelangen, zeer hoog te liggen, *zóó* hoog, dat het practisch onmogelijk is om aan de noordzijde, bij het nieuwe „Beursplein", reeds „voet aan den grond" te krijgen. Hier, waar derhalve nog een vrij belangrijk niveauverschil moet worden overwonnen en waar verder een enorme verkeersstroom zal moeten worden verwerkt, is daarom een ringvormig verkeersplein op twee niveau's ontworpen, waarvan het bovenste het verkeer van de brug opvangt, het onderste het eigenlijke stadsverkeer zal verwerken. De beide boven elkaar gelegen ringen krijgen onderling contact met op- en afritten en „klaverbladen", zooals dit ook bij de kruisingen van de Rijkswegen in het algemeen reeds het geval is. Direct op de constructie van dit groote verkeersplein zal de constructie van de Maasbrug aansluiten. Daarvoor is op het oogenblik een plan in studie, om met een hangconstructie de rivier zonder eenig tusschensteunpunt vrij te overspannen. Wanneer dit te verwezenlijken zou blijken, zou niet alleen voor de scheepvaart een buitengewoon gunstige toestand worden verkregen, maar zou ook een waarlijk heroïek rivierbeeld ontstaan.

Het spreekt vanzelf, dat in dat geval ook voor de spoorbrug een verwante oplossing zou moeten worden verkregen. Ook dit is op het oogenblik nog in studie.



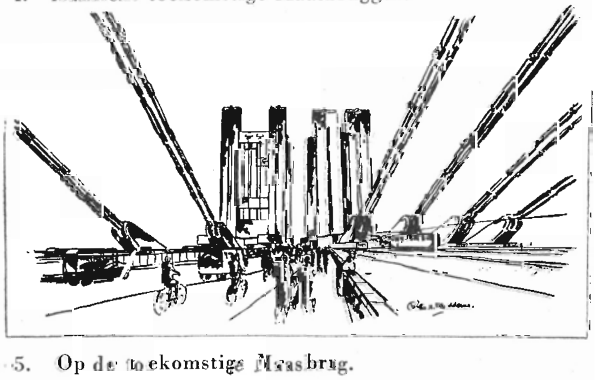
2. De brug is te laag.



3. Waar de nieuwe brug zal komen.

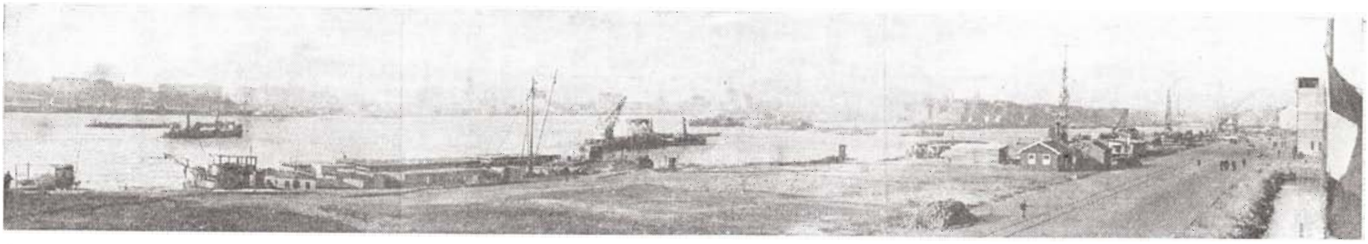


4. Aanzicht toekomstige Maasbruggen.



5. Op de toekomstige Maasbrug.

[1]) Een argument om de nieuwe brug in ieder geval niet op de oude plaats te leggen, levert ook de omstandigheid, dat dan tijdens den bouw de oude brug intact en in gebruik kan blijven, hetgeen een zeer kostbare hulpbrug uitspaart.



1.

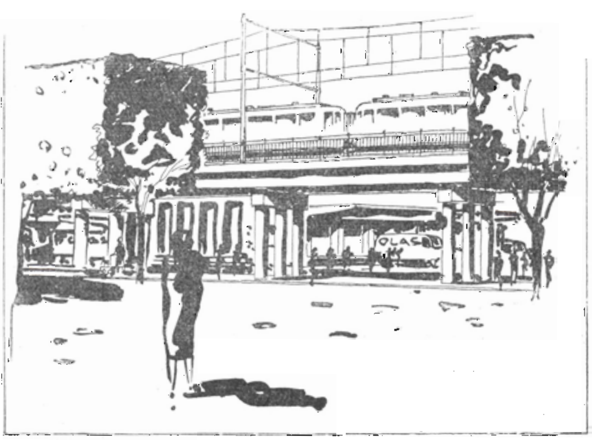
Rotterdam is de stad aan de rivier, dat is zijn grootste glorie. Wij moeten deze situatie uitbuiten, méér nog dan in de oude stad is geschied.
Deze ligging aan de rivier heeft ook technische consequenties, want uiteraard is het niet aanvaardbaar om de moeilijkheden van het periodieke „hooge water" te bestendigen. Zooals wel algemeen bekend is, werd de waterkeering van oudsher gevormd door Groenendaal, Blaak en Schiedamsche Dijk. Dit had het bekende gevolg dat het daarvóór gelegen gebied van de binnenhavens niet watervrij was. Om dit te verbeteren, zal de waterkeering verlegd worden tot vlak langs de rivier en bovendien aanmerkelijk hooger worden aangelegd dan de oude, ten einde gewapend te zijn tegen de steeds groeiende gevaren, waarvoor het water ons nog zal stellen. Er moet namelijk voor de toekomst gerekend worden met steeds hoogere vloeden; allerlei factoren werken hiertoe samen, zooals de gestadige bodemdaling in geheel westelijk Nederland en de invloed van de voorgenomen waterstaatkundige werken elders in het rivierengebied.
Het gevolg daarvan is, dat de Boompjes en de aansluitende oevergedeelten moeten worden omhooggebracht en van den aanvang af heeft het in de bedoeling gelegen dit in het stadsplan aan te grijpen om een grootschen boulevard langs de rivier te verwezenlijken, waardoor inderdaad van de bevoorrechte ligging langs de Maas gebruik wordt gemaakt om de stad een zeer bijzondere aantrekkelijkheid te verleenen.
Deze groote boulevard komt, als gezegd, hoog boven het water te liggen; daarvóór is een lagere kade geprojecteerd, welke dienen kan voor het laden en lossen der schepen. Zoo wordt eenerzijds een vrij uitzicht over de rivier verkregen, anderzijds het inspireerende contact behouden met het beeld van den arbeid, en wel speciaal met den arbeid aan en op het water, welke zoo typisch voor Rotterdam is. Hoe dit contact elders in de stad op nog veel radicaler wijze zal worden verwezenlijkt, zal aanstonds in het licht worden gesteld.
Het aantrekkelijkste deel van den rivieroever zal herschapen worden in een ruimen oeverboulevard, tusschen het Willemsplein en de Oude Plantage; hier zal de fraaie bocht van de Maas tot haar recht komen, hier zal ook het beeld van de nieuwe bruggen kunnen medewerken om de schoonheid van het geheel te verhoogen. Enkele doorgangen voor de binnenscheepvaart zullen moeten worden overbrugd en aan de rivierzijde van de promenade zijn enkele attracties geprojecteerd:



2. Hoog water in Rotterdam.



3. Gezicht op het oostelijk deel van den Maasboulevard.



4. Het nieuwe spoorwegviaduct.

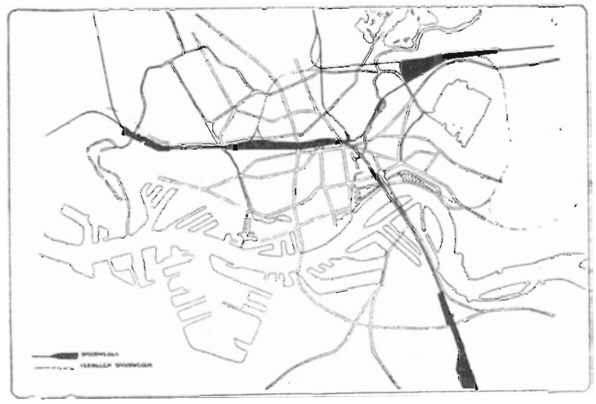
paviljoens, waar men zich zal kunnen verpoozen en in nader contact zal kunnen komen met de altijd wisselende waterwereld, alsmede een jachthaven nabij de Oude Plantage. Aan de landzijde zal de rhythmische opvolging der bouwblokken, kantoor- en woonpanden meest, de aanwezigheid van de groote stad aan de Maas vertolken. Met groote zorg zal de architectonische verschijning van dit rivierfront moeten worden behandeld.

Van zeer veel invloed op het beeld van Rotterdams rivierfront zijn ook geweest de *spoorwegplannen*, volgens welke, mede ten gevolge van den aanleg van de nieuwe waterkeering, het Maasstation zal vervallen en de treinen uit de richting Utrecht rechtstreeks naar het Delftsche-Poortstation zullen worden geleid, dat daarmede tot een echt „Centraal Station" zal worden. Dit verdwijnen van het Maasstation biedt schoone mogelijkheden voor de ontwikkeling van den Maaskant: de woonwijken van Kralingen kunnen dan doordringen tot aan de rivier en de esplanade langs het water kan doorgezet worden van de Oude Plantage tot aan het Park!

De spoorwegwerken hebben ook overigens een diep ingrijpenden invloed op de geheele structuur van de stad. Het bestaande viaduct wordt in principe gehandhaafd. Wel wordt het vervangen door een moderner, hooger, breeder en zwaarder exemplaar, [1]) wel wordt het beloop eenigermate gewijzigd, maar ook het toekomstige Rotterdam zal, als het oude, getypeerd worden door dat merkwaardige element in het stadsbeeld, dat het viaduct altijd al heeft gevormd. Er zal zelfs nog een nieuw viaduct bij komen, voor de lijn, die van Gouda langs den uitgebreiden Kralingerhout binnenkomt en langs de begraafplaats Crooswijk en verder langs de Rotte het nieuwe Centraal Station zal bereiken, dat iets westelijker zal liggen dan het huidige D.P.-station, en wel recht vóór den Westersingel (Mauritsweg).
Omtrent de toekomst van het Station Hofplein kan hier nog niets worden medegedeeld, daar de plannen hiervoor nog niet vaststaan.

Dit waren de voornaamste elementen: de rivierdijk en de spoorwegwerken, die in overleg met andere diensten, den Rijkswaterstaat en de Nederlandsche Spoorwegen, werden geprojecteerd. Hoe ligt de binnenstad daar nu tusschen en wat zal die binnenstad bevatten? Die binnenstad zal lang niet al datgene behoeven op te nemen, wat uit de oude stad werd verjaagd; zij zou dat trouwens ook niet *kunnen*. Want wanneer bij den herbouw wordt gebroken met al die misstanden, die de oude stad hebben ontsierd, dan wil dat kortweg zeggen, dat alles veel ruimer moet worden, want vrijwel elk tekort in onze oude steden laat zich terugvoeren tot een gebrek aan ruimte, tot bekrompenheid.

[1]) Waardoor o.a. het lawaai der treinen aanmerkelijk zal worden verminderd.



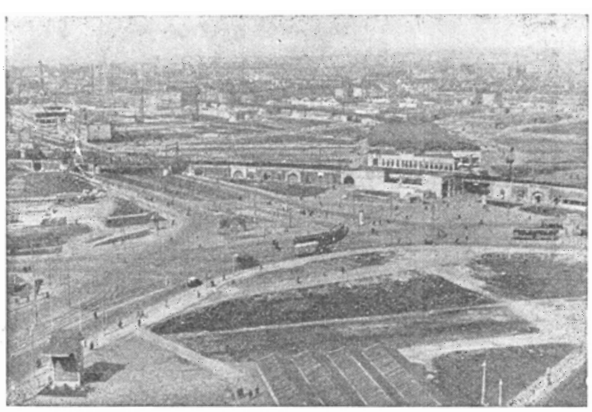
1. Spoorwegplannen.



2. Station D.P. 1945.



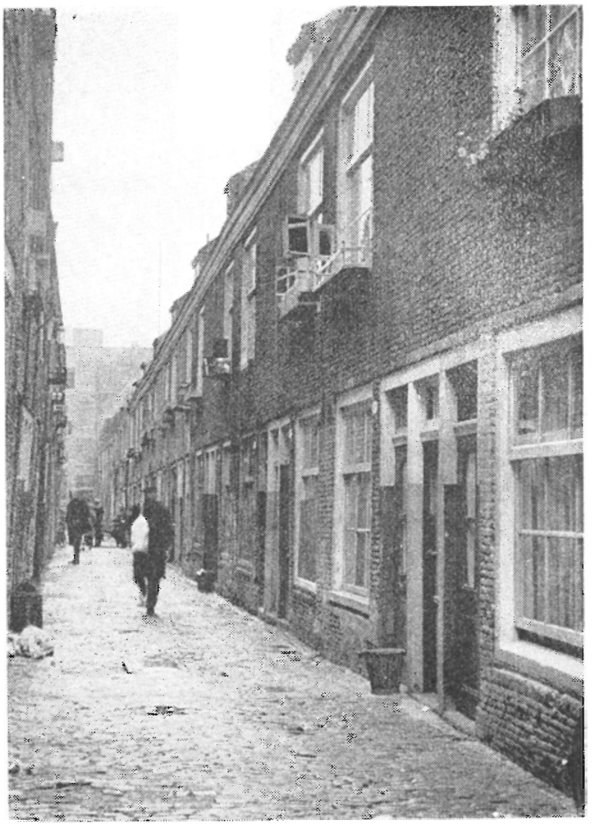
3. Station Maas 1945.



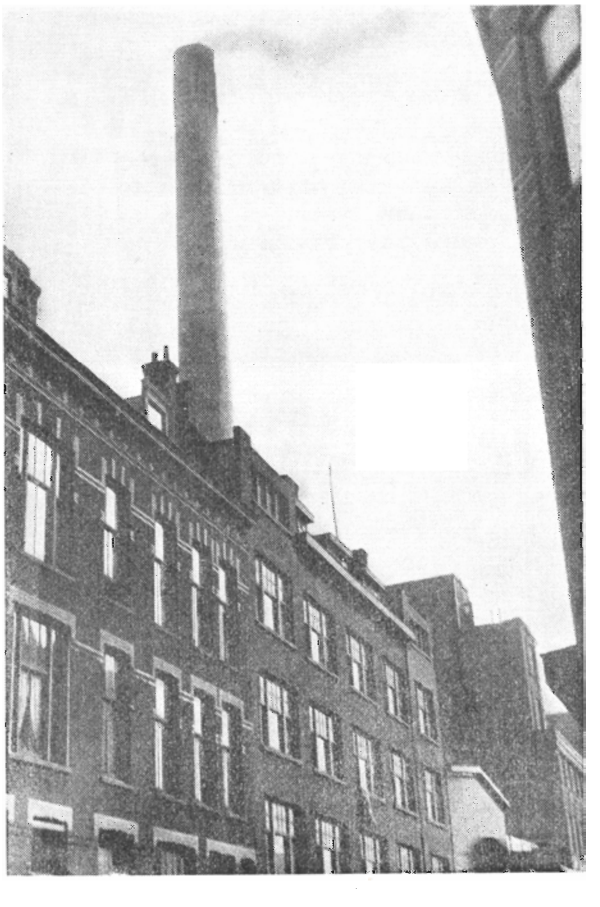
4. Station Hofplein 1945.

Saneering beteekent dus onherroepelijk verwijdering van een deel der oorspronkelijke bewoners of andere gebruikers der gebouwen.
Het behoeft wel geen betoog, dat een dergelijk optreden met groote voorzichtigheid zal moeten geschieden: het samenstel der in een binnenstad gevestigde bedrijven van allerlei aard vormt met de aanwezige woningen een innig verweven, innig samenhangend organisme, waarin men niet zonder overleg kan ingrijpen.
Toch is veel mogelijk.
Eenerzijds zijn er heel wat woningen, welke zonder bezwaar, en zelfs met aanmerkelijk voordeel, kunnen verdwijnen, anderzijds blijken er ook heel wat bedrijven te zijn, waarvoor elders een gunstiger plaats kan worden gevonden, gunstiger zoowel voor de stad als geheel als voor de betreffende bedrijven zelf. Het voordeel van een rationeelere situeering vooral der bedrijven ligt vooral in de daaruit voortvloeiende ontlasting en ontwarring van het verkeer.
Een nadere studie heeft nog eens uitdrukkelijk bevestigd, hoezeer een enkel bedrijf in de binnenstad het verkeersapparaat — dat daar tòch al een zorgenkind is — kan belasten, alléén al door het op de spitsuren aan- of afvloeiende personeel. Voor zoover dergelijke bedrijven niet door hun aard aan het centrum zijn gebonden, dienen zij naar den buitenkant van de stad te worden verplaatst.
In dit licht dient mede te worden gezien de voorbereiding van het industrieterrein „Spaanschepolder", bewesten de Schie en benoorden den spoordijk naar Schiedam, waar vele bij den brand verdwenen bedrijven zullen kunnen worden herplaatst, zoodra de zakkingen van den opgespoten grond tot rust zijn gekomen.
De verwijdering van vele bedrijven uit de binnenstad zal ook het verdwijnen van veel ander „werkverkeer" met zich medebrengen, namelijk van de transporten van grondstoffen en producten dwars door de binnenstad. Het was vooral dit laatste, dat in het verleden het verkeersvraagstuk voor Rotterdam zoo moeilijk oplosbaar maakte.

Dit alles beteekent allerminst, dat alle bedrijven uit het stadscentrum zullen worden geweerd; er zal meer dan genoeg overblijven om het karakter van Rotterdam als „werkstad" te handhaven. Het zullen voornamelijk de groote, typisch industrieele ondernemingen zijn, welke naar buiten zullen worden gebracht; in de stad zullen over het algemeen de kleinere bedrijven achterblijven, alsmede al die bedrijven, die door hun aard georiënteerd zijn op de binnenhavens.
Want één complex van bedrijven zal zijn plaats nabij het oude stadshart zeker behouden: de binnenschipperij en de beurtvaart. De oude binnenhavens worden in eere hersteld niet alleen, zij worden tot een aanmerkelijk grootere ontwikkeling gebracht, ten einde te voldoen aan de zeer reëele behoeften van dit voor Rotterdam zoo bij uitstek gewichtige bedrijf.



1. Oude binnenstadswoningen.

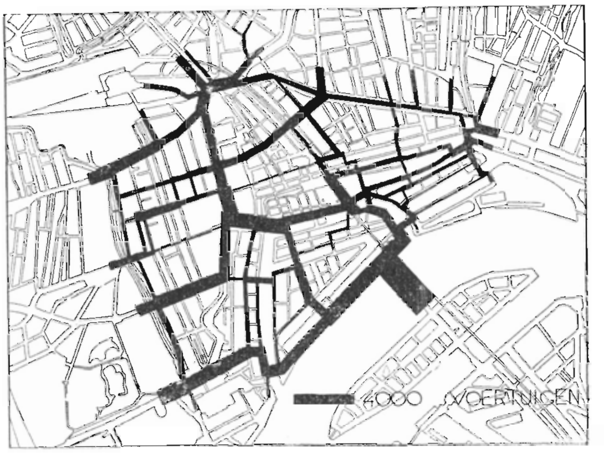


2. Industrie in de binnenstad.

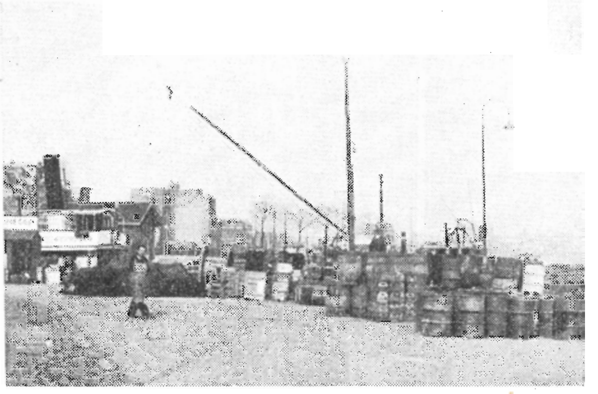
Het peilen van deze behoeften heeft veel zorg en veel studie gevergd, want de eischen, die de verschillende ondernemingen stellen, loopen zeer uiteen en een raming van de toekomstige ontwikkeling stuit op vele onzekerheden. Bovendien moest in de plannen rekening worden gehouden met de wenschelijkheid om het aantal doorbrekingen van den rivierdijk zooveel mogelijk te beperken, want elke doorbreking beteekent een omvangrijk waterstaatkundig werk: groote vloeddeuren of sluizen en een zeer kostbare brug.
Het uitgewerkte plan voorziet in een sterk verruimde Leuvehaven, die modern wordt geoutilleerd met loswallen en pieren, waarop lage walkantoortjes en dito opslaggelegenheden een plaats zullen kunnen vinden. Daarbij aansluitend de Wijnhaven en de Scheepmakershaven, alsook het Haringvliet, de Nieuwe Haven, het Boerengat en het Buizengat.
De Oude Haven zal ten offer moeten vallen aan het verkeersplein bij de Maasbrug, maar wat overblijft zal, verbeterd en gemoderniseerd, een bij uitstek bruikbaar en karakteristiek complex van binnenhavens vormen, dat bijzonder goed gelegen is en dat een zeer waardevolle bijdrage zal kunnen leveren tot de karakteristieke schoonheid van de stad. Vooral de ruime Leuvehavenkom moet met het oog hierop dankbaar worden aanvaard, want door het creëeren van dit imposante bassin worden niet alleen practische belangen gediend, maar daarmede wordt ook een grootsch stadsbeeld mogelijk gemaakt en wordt het contact tusschen de stad en het levenbrengende water voelbaar gemaakt nabij één der brandpunten van de nieuwe stad: de aansluiting van de Blaak op den Coolsingel. Op dit en andere punten wordt aanstonds nader teruggekomen.

In het geheele gebied, aan de noordzijde begrensd door Blaak en Groenendaal, in het westen door de Leuvehavenkade en in het zuiden door den boulevard langs de rivier, met een oostelijken uitlooper langs de Admiraliteitskade, zullen vooral kantoren, bedrijven, opslagplaatsen en pakhuizen een plaats kunnen vinden, behalve langs het oostelijke deel van den Maasboulevard, waar het fraaie riviergezicht tot de stichting van forsche woongebouwen zal kunnen stimuleeren.

Dit samenbrengen van gebouwen van een zelfde of van een verwante bestemming in een bepaalde wijk is ook voor de rest van de binnenstad zooveel mogelijk toegepast. Daartoe moest in de eerste plaats worden nagegaan, hoe groot de behoefte voor de verschillende bestemmingen ongeveer zou worden en daarbij bleek al spoedig, dat de behoefte aan winkelfront veel omvangrijker was, dan aanvankelijk was geschat. Dit leverde één van de belangrijkste motieven om het aanvankelijke plan te herzien: de geheele wijk tusschen Coolsingel en Westersingel moest bij de „winkel-city" worden getrokken, om behoorlijk aan de te verwachten behoefte te kunnen voldoen.



1. Resultaat verkeerstelling binnenstad, gehouden op een Woensdag in 1937 tusschen 8—19 uur.



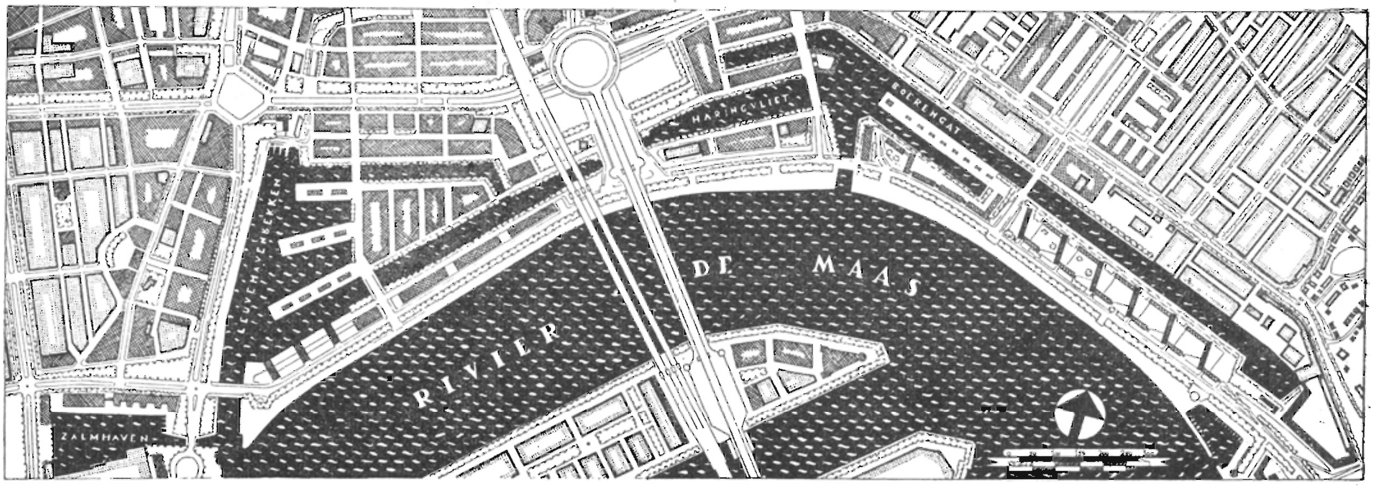
2. Wallekant.



3. Bodebedrijf in de binnenstad.

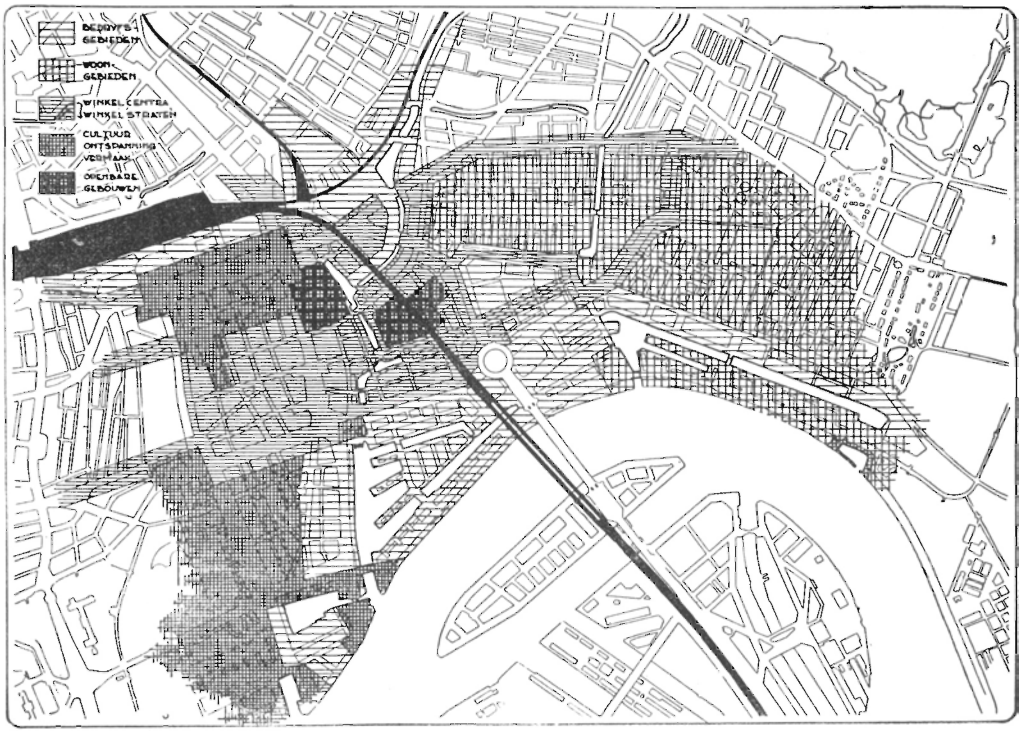


4. Bedrijfjes in de binnenstad.



1. Nieuw binnenhavencomplex.

Langs de Maas, in de oude havendriehoek en bij de spoorwegsplitsing: bedrijvenkwartieren.
In het noordoosten: woonwijken.
In het centrum: winkelwijken.
Bij het Station en in het zuidwesten: Vermaakskwartieren.
Rond het Raadhuis en Laurenskerk: officieele gebouwen.



2. Schematisch bestemmingsplan.



3. Gezicht van Leuvehaven naar Scheepmakershaven. Rechts: bebouwing langs de Boompjes.

Deze „winkel-city" vertegenwoordigt datgene, wat de dagelijksche bezoeker als de eigenlijke binnenstad beschouwt: het complex van winkelstraten, waar de bewoners en vooral de bewoonsters der buitenwijken en der buitengemeenten op gezette tijden heentrekken om in hun niet-dagelijksche levensbehoeften te voorzien, om te zien wat er in de wereld te koop is, wat „men" doet en draagt. Dit is de omgeving, waar men heengaat om zich te verstrooien, te vermaken, om te zien en om gezien te worden, waar men elkander ontmoet. Kortom, dit is het complex, waarin niet alleen de winkels en groote magazijnen hun plaats kiezen; maar ook de vermaaksinrichtingen, de café's en restaurants, de lunchrooms en cafetaria's en de bioscopen. Dit complex stelt zeer bijzondere eischen, waarop wij nader terugkomen. Hier zij slechts vermeld, dat daarvoor het geheele gebied gereserveerd is, omsloten door Blaak, Binnenweg, Westersingel, Stationsboulevard, Pompenburgsingel, Goudschesingel en Groenendaal.

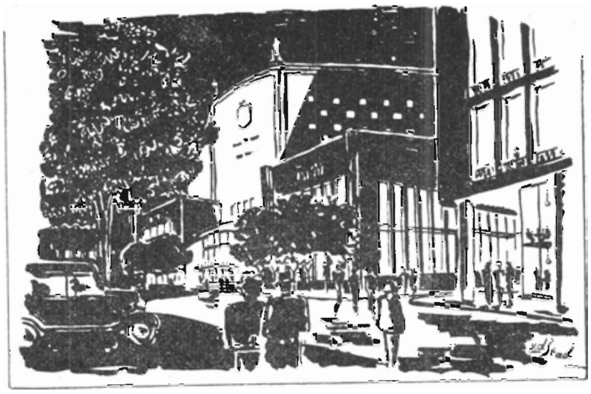
Binnen dit gebied zullen nog weer allerlei nuanceeringen worden aangebracht, want lang niet alle winkels zijn van één karakter en hetzelfde geldt voor de vermaaksinstellingen; elk dezer inrichtingen vraagt haar eigen milieu.

Bovendien moeten in deze binnenstad ook nog vele andere elementen worden ondergebracht, die elk het karakter van hun eigen omgeving nader zullen bepalen.

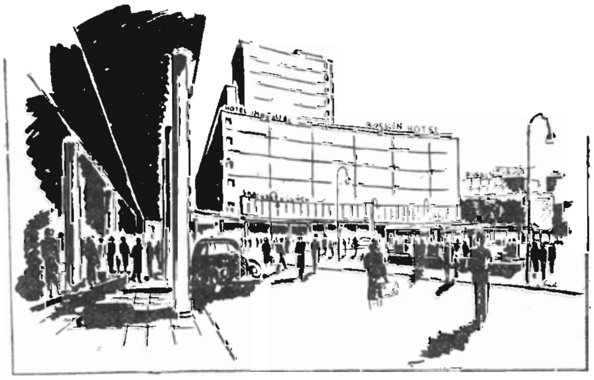
Daar zijn de overheidsgebouwen, welke bij voorkeur in de omgeving van het Raadhuis zullen worden gegroepeerd, daar zijn de gebouwen met een cultureele bestemming, welke voornamelijk hun stempel zullen drukken op de wijk bewesten den Coolsingel, daar zijn de banken, welke in hoofdzaak gerijd worden langs de Zuid-Blaak en het zuidelijke deel van den Coolsingel, met de Beurs als centraal motief.

Daar zijn verder de hotels, welke gedacht zijn aan den Coolsingel en vooral aan de noordzijde van de nieuwe groote verkeersader, den „Stationsboulevard", welke het Station D.P. (of „Centraal Station") zal verbinden met het Hofplein.

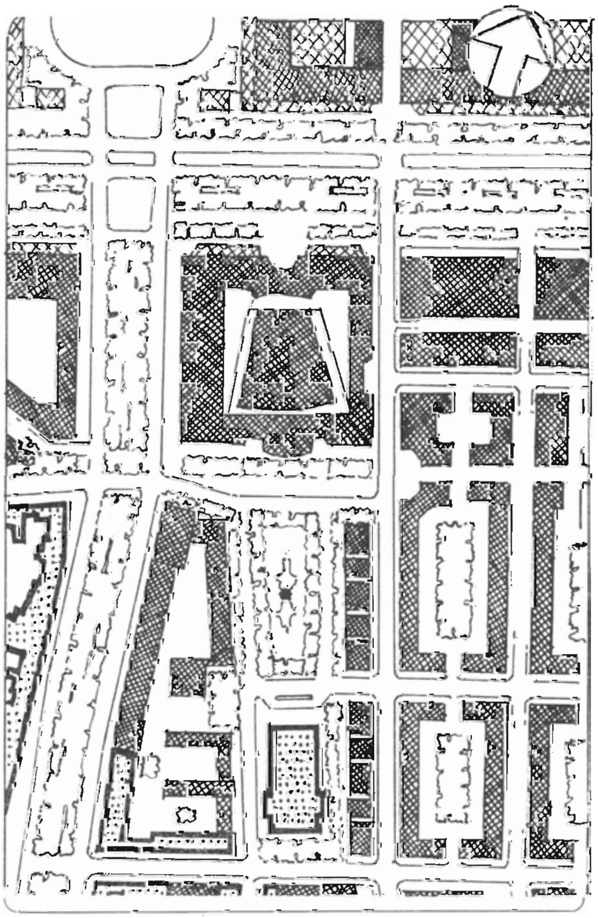
Voor de café's, restaurants en andere soortgelijke instellingen zal met zorg nog weer naar een zoodanige groepeering moeten worden gezocht, dat elk daarvan de typische eigen sfeer vindt, welke past bij het typisch eigen karakter, dat elk dezer zaken heeft en nastreeft. In hoofdzaak zullen deze inrichtingen komen langs den Coolsingel, rond het ontworpen pleintje tegenover het Raadhuis, langs beide zijden van den genoemden Stationsboulevard en aan het plein tusschen den in aanbouw zijnden Nieuwen Schouwburg en het daartegenover liggende ontworpen groote theater- en muziekcomplex. Ook de nader te bespreken wijk bewesten de Leuvehaven zal vele van dergelijke inrichtingen kunnen opnemen.



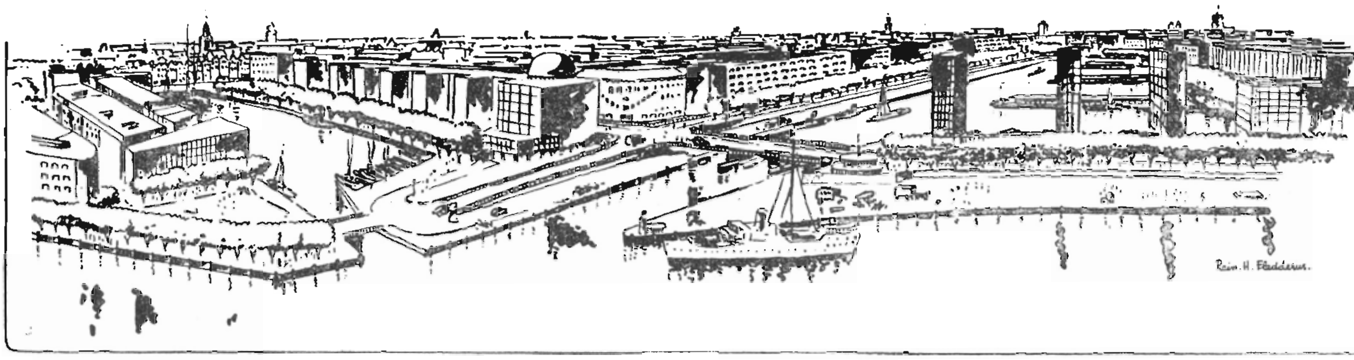
1. Theaterplein bij avond.



3. Hotels nabij station.



4. Cultureel centrum bij het Station.

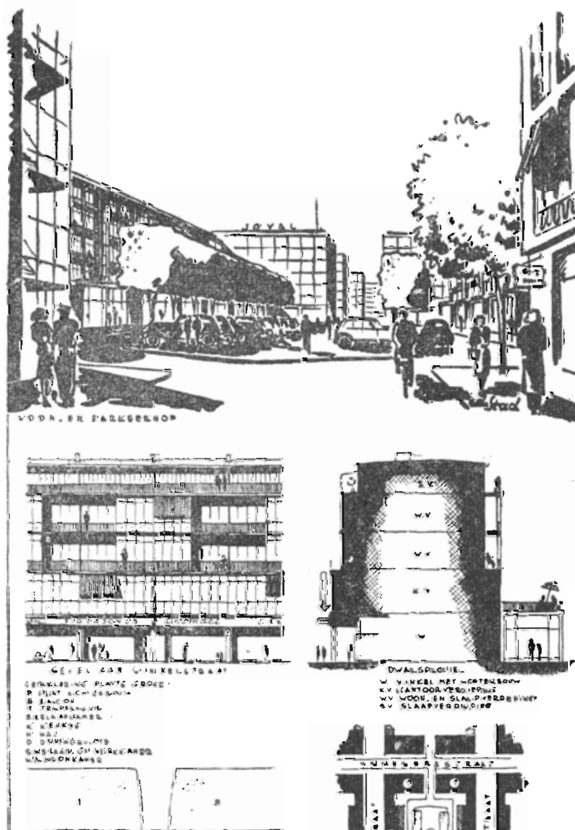


1. Links Zalmhaven met „Zeemanshuis". Rechts Leuvehavenbekken.

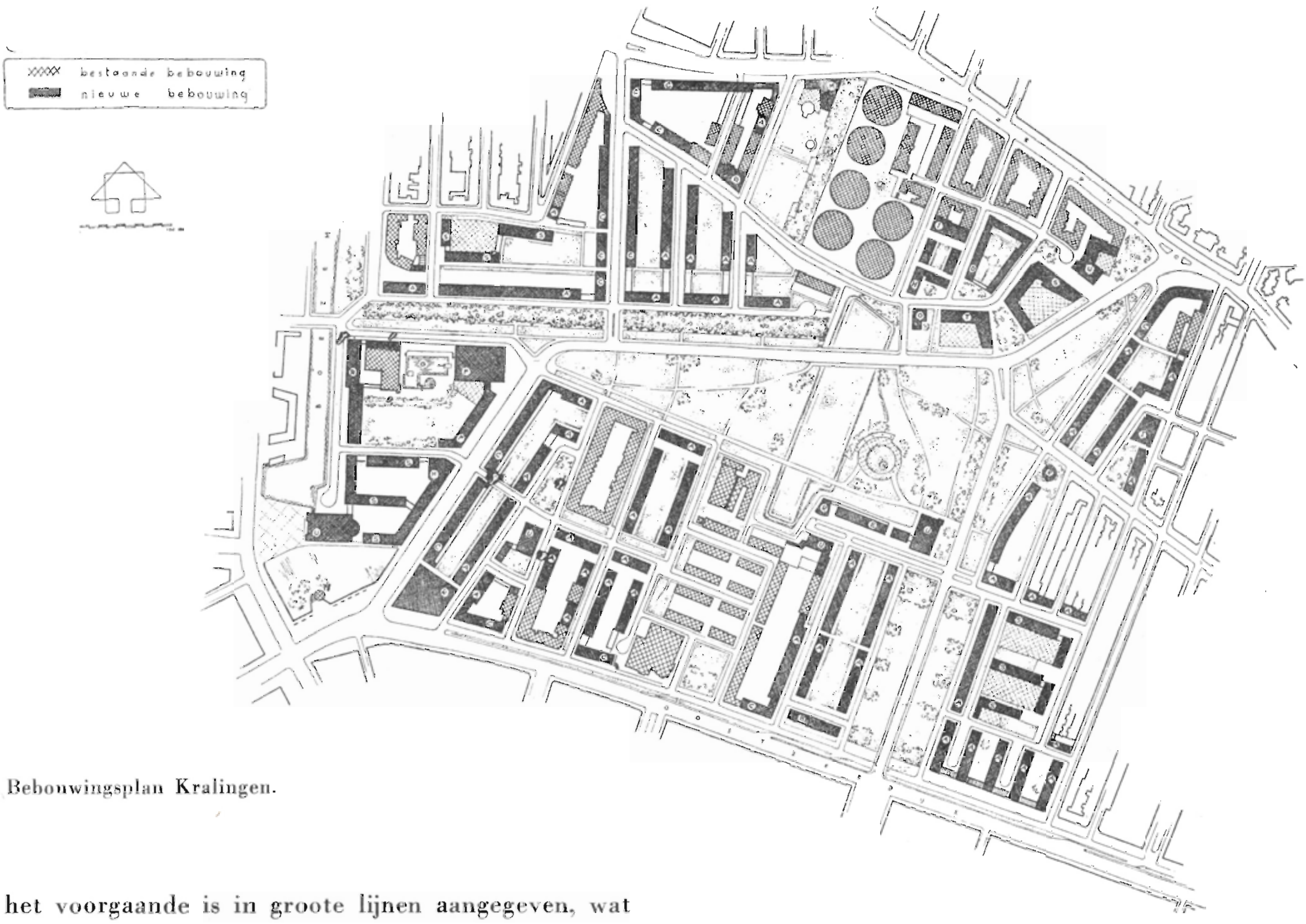
Het deel beoosten het viaduct, dus de driehoek tusschen dit viaduct, den Goudschesingel, het Oostplein en het Groenendaal, zal, met uitzondering van het daarin gelegen deel van de Hoogstraat, meer in het bijzonder worden bestemd voor die meer of minder industrieele zaken en bedrijven, welke in de city gehandhaafd moeten worden.
Speciale bedrijven (o.a. expeditiebedrijven, bodediensten e.d.) zullen nog kunnen worden ondergebracht in een in het bijzonder daarvoor ingericht complex onmiddellijk ten noorden van het nieuwe spoorwegviaduct.
Ten slotte is er het stadsdeel direct ten westen van het nieuwe Leuvehavenbekken, aan de westzijde begrensd door den Eendrachtsweg; een woonwijk, welke door den brand voor een belangrijk deel intact is gelaten. De verwachting is gewettigd, dat zich hier gaandeweg een „zeemanskwartier" of een „havenkwartier" zal ontwikkelen. De ligging in het stadsgeheel werkt daartoe mede (ook in het verleden was dit het geval; men denke aan den Schiedamschedijk) en deze gang van zaken zal ongetwijfeld nog worden bevorderd, wanneer het groote „Zeemanshuis" (of „Centre Maritime") tot stand zal komen, waarvoor de plannen gereed liggen en dat geprojecteerd is aan de zuidzijde van deze wijk, nabij de Zalmhaven.
Het „wonen" is in het voorgaande overzicht nog niet aan de orde geweest, en niet zonder reden, want voor een zuiver woonkwartier is in de eigenlijke binnenstad geen plaats. Toch moet gezorgd worden, dat in de onmiddellijke omgeving van het zakencentrum ook behoorlijke woongelegenheden beschikbaar komen. Daarvoor is gezorgd, door het gebied benoorden den Goudschesingel tot woonwijk te bestemmen. In deze woonwijk, waar in ruime mate voor groen is gezorgd, zullen allerlei openbare en andere bijzondere voorzieningen een plaats kunnen vinden (kerken, scholen, een blindeninstituut, eenige vereenigingsgebouwen, consultatiebureaux, poliklinieken, crèches met speelgelegenheden, alsmede tehuizen voor ouden van dagen en alleenwonenden). Zij zal één organisch samenhangend geheel gaan vormen met de nieuw ontworpen woonbebouwing in het uitgebrande deel van Kralingen, waarvoor reeds eerder een afzonderlijk herbouwplan werd gereed gemaakt. Ook daar is veel ruimte gereserveerd voor openheid en groen, ook daar zijn vele bijzondere gebouwen ondergebracht (kerken, scholen, een weeshuis, een zwembad, een sportgebouw, vereenigingsgebouwen en een polikliniek).



2.

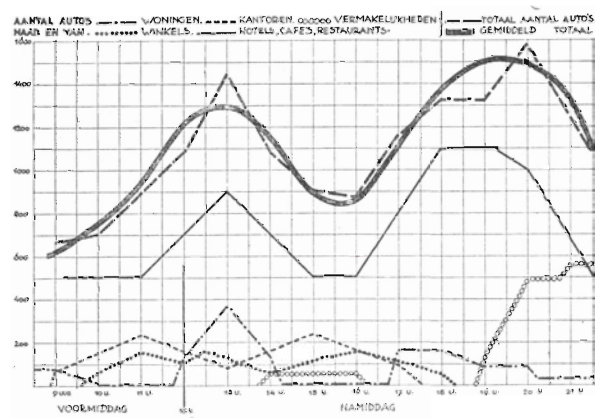


3. Binnenstadshof.



1. Bebouwingsplan Kralingen.

In het voorgaande is in groote lijnen aangegeven, wat de verschillende karakteristiek van de onderscheidene deelen van het wederopbouw-gebied zal zijn.
Het spreekt evenwel vanzelf, dat het hier gegeven schema met de noodige soepelheid zal moeten worden gehanteerd. Een zekere doelbewuste vermenging zal moeten plaats vinden, ten einde aan de eischen van het werkelijke leven te voldoen en ten einde de noodige levendigheid en afwisseling in het stadsbeeld te behouden.
Zoo zullen de kerken een zekere spreiding vragen over het geheele gebied.
Bioscopen (die elk voor zich dikwijls ook een eigen karakter, een eigen publiek en een eigen soort programma hebben) zullen eveneens her en der in de binnenstad komen te liggen; zij zullen in belangrijke mate tot de levendigheid der winkelstraten kunnen bijdragen.
De kantoren zullen zeker niet rigoureus tot één buurt beperkt kunnen blijven; er zijn vele, vooral kleinere (b.v. die van advocaten, makelaars, e.d.), die een plaats zoeken in het hart der stad.
In niet mindere mate geldt dit voor de woningen. Behalve de huisvesting, welke geboden kan worden *nabij* de binnenstad, zullen ook woningen *in* het centrum zelf ter beschikking moeten worden gesteld. De ervaring leert, dat velen door hun beroep of bedrijf voor hun woning aan een dergelijke situatie gebonden zijn, en dat er daarnaast ook betrekkelijk velen zijn, die een dergelijke woonplaats uit eigen vrije verkiezing zeer uitdrukkelijk zoeken.



2. Grafiek parkeerbehoefte binnenstad.



3. Binnenterrein woonblok Goudschesingel.

Er werd reeds vermeld, dat deze woningen, welke op de verdiepingen van de binnenstadbebouwing beschikbaar zullen komen, aan hooge eischen zullen moeten voldoen. Hoe dit gewaarborgd is, zal hieronder nader worden uiteengezet.
Blijkens het voorgaande is de binnenstad als het ware verdeeld in verschillende vakken, elk met een eigen domineerend karakter, voortkomende uit den aard van de bestemming der daar op te richten bebouwing. Voor den deskundige is dit het belangrijkste; hij wil in de eerste plaats weten, wat zich *in* de gebouwen, *achter* de gevels afspeelt, want dáár liggen de bronnen voor al wat zich daarbuiten, in en aan de straten manifesteert. Het leven *in* de gebouwen roept het leven, het verkeer, *daarbuiten* op, doch het is dit laatste dat op den vluchtigen beschouwer, op den bezoeker, den grootsten indruk maakt, wat voor hem het eigenlijke stadsleven inhoudt, ja wat voor hem de stad eigenlijk het „gezicht" geeft: de ruimten van wegen, straten en pleinen, het verkeer daarop, het uiterlijk der gebouwen daarlangs.

Naast „vakken" kent het stadsplan ook „lijnen", de lijnen, waarlangs het verkeer zich afwikkelt.
Van het verkeer in de binnenstad kan worden getuigd, dat het den ontwerper voor bijna onoplosbare vraagstukken stelt, omdat hij zich hier voor vele tegenstrijdige eischen tegelijk gesteld ziet.
In de eerste plaats is er het „groote" verkeer, dat de binnenstad van alle zijden binnendringt, dat ten deele daar een doel heeft, ten deele de binnenstad alleen maar passeert op zijn weg van de eene buitenwijk (woonwijk, haven- of industriekwartier) naar de andere. Het is duidelijk, dat er naar gestreefd moet worden om dit laatste zooveel mogelijk *langs* het centrum te voeren, opdat het dit laatste zoo min mogelijk belaste.
Het verkeer daarentegen, dat de city zelf zoekt, moet op gemakkelijke wijze daarheen worden gevoerd en op behoorlijke wijze worden opgevangen. Dit beteekent o.a. dat zeer goede parkeermogelijkheden beschikbaar moeten worden gesteld. Een op betrekkelijk bescheiden veronderstellingen gebaseerde schatting van de toekomstige parkeerbehoefte leert reeds, dat hier zeer aanmerkelijke voorzieningen zullen moeten worden getroffen. Het probleem, hoe deze parkeerterreinen of -inrichtingen op aannemelijke wijze in het bestaande geheel in te passen, is in oude steden practisch onoplosbaar; in het nieuwe centrum van Rotterdam liggen de mogelijkheden ongetwijfeld gunstiger. Daarbij wordt evenwel in het oog gehouden dat alle ramingen omtrent het toekomstige aantal auto's vrij ongewis blijven, zoodat de voor het autoverkeer te treffen voorzieningen nooit met volstrekte zekerheid kunnen worden geprojecteerd.
Naast dit „groote" verkeer, dat overwegend van voertuigen gebruik maakt en dat den aan- en afvoer naar de binnenstad verzorgt, staat het verkeer van de voetgangers *in* de stad, dat geheel andere eischen stelt.



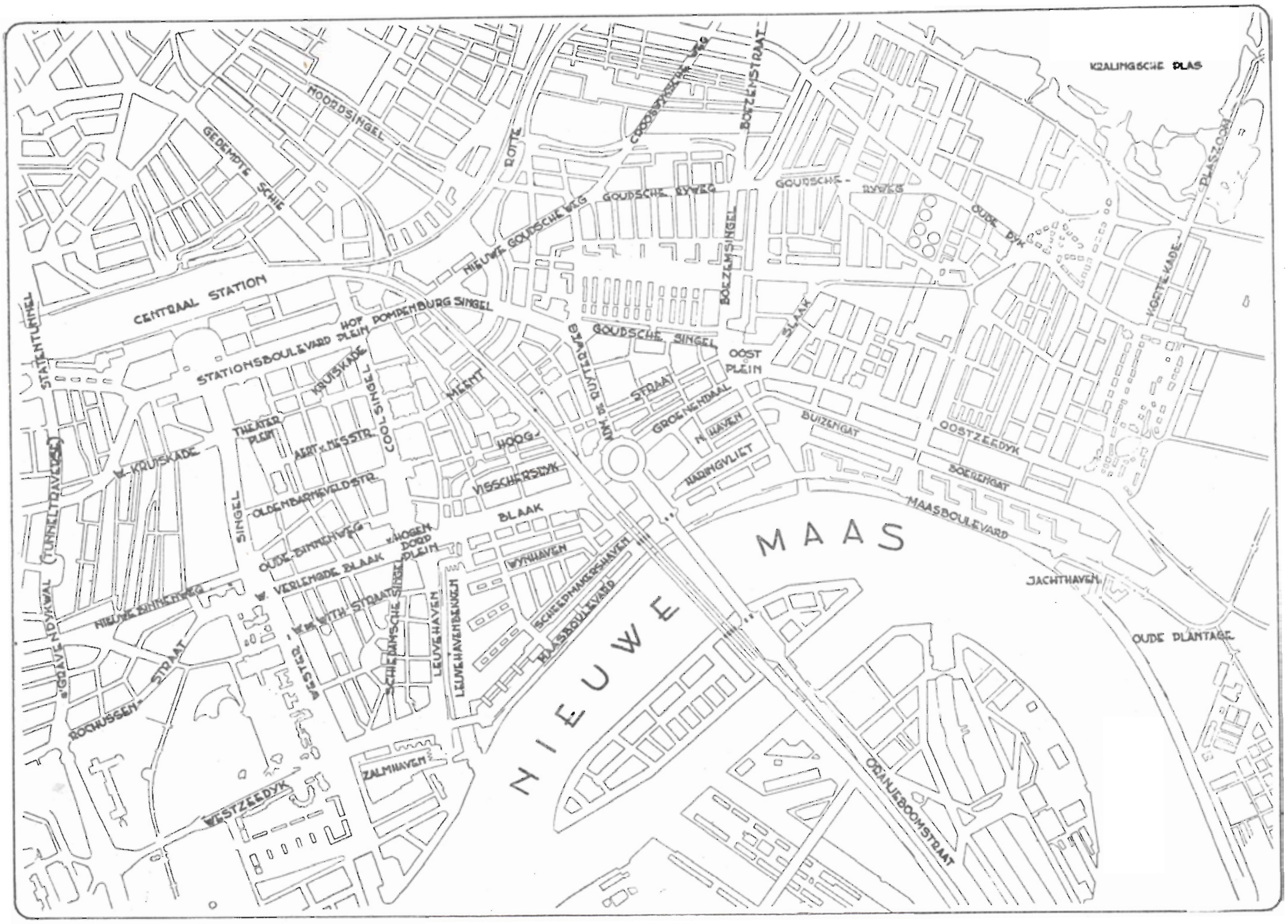
1.



2. Pannekoekstraat.



3. Hoogstraat.



1. Het nieuwe stadsplan met straatnamen.

De voetgangers in de binnenstad moeten zoo min mogelijk gehinderd worden door het mechanische verkeer. Vooral voor het winkelende publiek, dat zich gaarne onbekommerd over straat beweegt, bij voorkeur dikwijls oversteekt om de verschillende etalages te kunnen vergelijken, is stoornis door auto's of fietsers in hooge mate ongewenscht. Ook de intieme sfeer van de winkelstraat verdraagt zich niet zeer goed met allerlei grootscheepsche voertuigen; zij verdraagt zich zelfs niet met een al te groote breedte tusschen de straatwanden. Het is volstrekt niet toevallig, dat zoowel in het binnen- als in het buitenland de bekendste en meest gezochte winkelstraten *smal* zijn. Dit is geen overblijfsel uit vroegere perioden, toen nu eenmaal *alle* straten smal waren, want het is opmerkelijk dat, bij alle verandering welke de oude binnensteden kennen, de voorkeur der winkelzaken in het algemeen *blijft* uitgaan naar een situatie aan dergelijke smalle straten en dat de winkelstand langs nabij gelegen, breedere wegen in het algemeen moeilijker en langzamer tot ontwikkeling komt. Het zou te ver voeren om hier volledig op in te gaan, het karakter en de branche van de betreffende winkels spelen hier ook een aanmerkelijke rol; voor zéér groote magazijnen en warenhuizen b.v. is de ligging aan een breedere ruimte, of zelfs aan een plein, weer geen bezwaar; integendeel, een dergelijke ligging wordt dikwijls als een voordeel gevoeld!

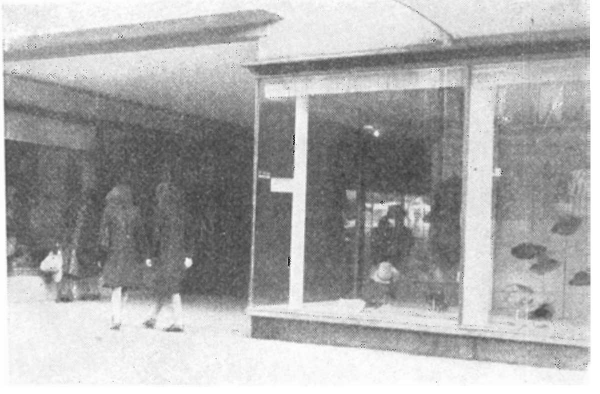


2. Hoofdsteeg.

Wat zoeken de winkeliers in de ideale winkelstraat en waaraan moet deze laatste, in hun oogen, voldoen?
Kort gezegd, voor de winkelstraat wordt een *interieur-karakter* verlangd; het onderscheid tusschen „buiten" en „binnen" moet voor de winkels nauwelijks voelbaar zijn. Met meer of minder moderne middelen wordt dit nagestreefd: met behulp van luifels, eiland-etalages, passages en dergelijke inrichtingen, die een geleidelijken overgang formeeren tusschen de straat en het winkel-interieur. Hoe meer evenwel de sfeer van de straat zelf de sfeer van dit interieur reeds benadert, hoe beter daarmede de stemming wordt getroffen, welke de winkelende groote-stadsmensch zoowel als de winkelende buitenman blijkbaar verlangen. En dit alles wordt het best en het volledigst verwezenlijkt door smalle, ja door zéér smalle straten. Bij nameten blijken vele der bekendste winkelstraten, in ons land zoowel als daarbuiten, breedtematen te hebben, zóó gering, dat het nauwelijks voor mogelijk zou worden gehouden.
Deze geringe breedte (bij den herbouw van Rotterdam zal natuurlijk tegen overdrijving moeten worden gewaakt) is evenwel niet de eenige eigenschap, die van een goede winkelstraat wordt gevraagd. Bij de geringe breedte behoort namelijk ook nog een relatief groote hoogte van de bebouwing. Niet alleen omdat anders een vrij provinciaal beeld zou ontstaan, maar de beoogde interieurstemming verdraagt ook geen al te hel daglicht; het is zelfs bekend, dat bepaalde zaken bij voorkeur bij kunstlicht verkoopen. Dat deze combinatie van hooge bebouwing langs smalle straten de ontwerpers voor speciale problemen heeft gesteld, ten aanzien van de volksgezondheid o.a., behoeft wel geen betoog.
De winkelstraat stelt nog meer eischen: zij moet gemakkelijk toegankelijk zijn, zij moet op een gunstig punt beginnen en zij moet naar een aantrekkelijk punt toevoeren. Het gunstigste is het, wanneer goed verzorgde winkelstraten de city in- en uitleiden en wanneer daarbinnen een gesloten stelsel van andere winkelstraten een rondgang mogelijk maakt. Deze rondgang moet dan bij voorkeur nog een ruime afwisseling bieden: elk deel van het circuit dient een eigen karakter te verkrijgen èn door den aard der daaraan ondergebrachte gebouwen, èn door den aard en de afmetingen der ruimte: meer of minder breede straten, grootere of kleinere pleintjes, squares, e.d. dienen een gesloten systeem te vormen, dat den bezoeker (en de bezoekster!) het afwisselende tafereel biedt voor zijn (haar) groot-stedelijke evoluties.
Het feit, dat het rijverkeer in echte winkelstraten feitelijk taboe is, valt moeilijk te rijmen met de omstandigheid, dat de daar aanwezige zaken de mogelijkheid vragen van aan- en afvoer voor hun bedrijf; zij moeten door vracht- en bestelauto's gemakkelijk kunnen worden benaderd, terwijl ook een (klein) deel der klanten er de voorkeur aan zal geven, per auto te gaan winkelen. Ook hiervoor moet het stadsplan uitkomst brengen. Hoe is nu getracht om in het toekomstige Rotterdam aan al deze desiderata te voldoen?



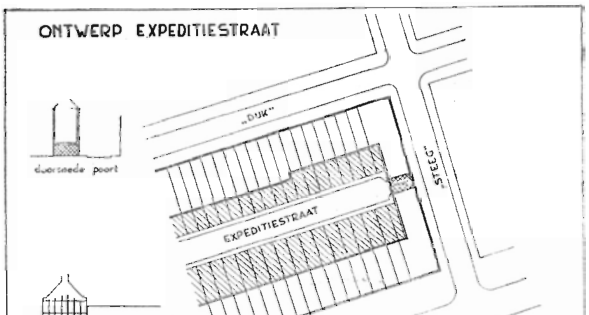
1. Eiland-etalage.



2. Passage-etalage.



3. Gallerij-etalages.

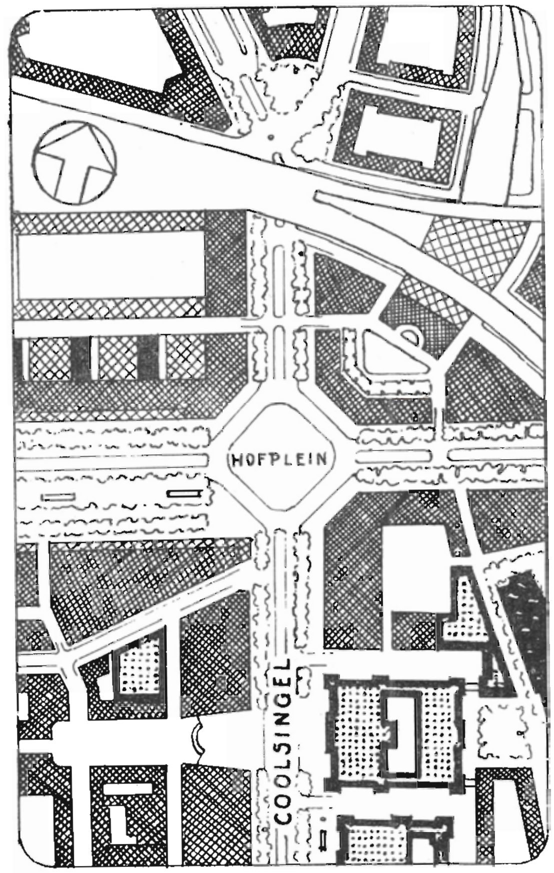


4.

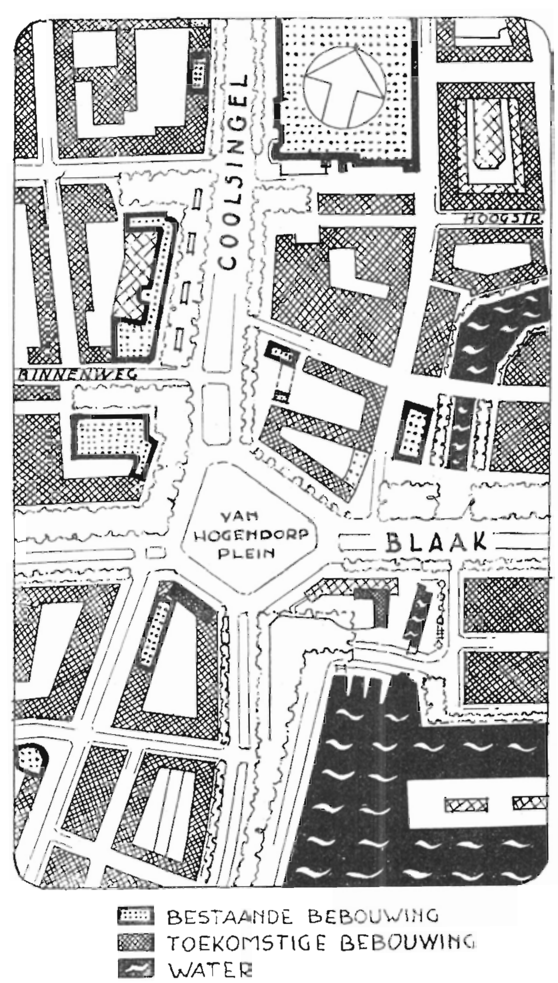
In principe komen daarin *vier* verschillende soorten van ruimten voor.

In de eerste plaats is er een eenvoudig en sluitend stelsel van hoofdverkeerswegen of boulevards, in principe bestaande uit een (plaatselijk verdubbelden) ring, met één hartader en twee uitloopers naar de Maas. De ring wordt gevormd door den Westersingel, van de Rochussenstraat tot het Centraal Station, door een zeer breeden Stationsboulevard, welke voert naar de kruising Hofplein, verder door den Pompenburgsingel, een deel van den Goudschesingel, den Admiraal de Ruyterweg en de Blaak en verder door een nieuw ontworpen groote doorbraak in het verlengde van de Blaak, welke weer voert naar den Westersingel ter hoogte van de Rochussenstraat. Deze ring omsluit de eigenlijke city, hij is aan de oostzijde nog uitgebreid door het stelsel Goudschesingel - Oostplein - Groenendaal, dat een oostelijke uitbreiding van de city omvat. Hij wordt verder gecompleteerd door de hartader: den Coolsingel, en door de twee uitloopers naar de Maas: het zuidelijke deel van den Westersingel en den langs de westzijde van de Leuvehaven doorgetrokken Coolsingel, welke ongeveer bij het Willemsplein de Maas bereikt.
De breedte en de indeeling van al deze groote verkeersbanen is berekend op een zeer intensief gebruik, zoowel door auto's als door rijwielen als door de tram, terwijl de voetganger allerminst is vergeten. Bijzondere aandacht is gegeven aan de mogelijkheid om hier auto's te stationneeren en te parkeeren, zooals de profiel-teekeningen kunnen toonen. De kruispunten en verkeerspleinen zijn met zorg bestudeerd, zoodat mag worden aangenomen, dat zij tot in een verre toekomst zullen kunnen blijven voldoen aan de steeds zwaardere eischen, welke het verkeer ongetwijfeld nog zal gaan stellen. Hierbij mag nog worden aangeteekend, dat mede juist de zorg voor dit onderdeel, voor het *verkeer* derhalve, genoopt heeft tot wijziging van het aanvankelijk opgestelde stadsplan. Men is daarbij niet slechts afgegaan op eigen inzichten en ervaringen, maar heeft deze getoetst aan de uitkomsten, waartoe studies en practijk elders in binnen- en buitenland hebben gevoerd.

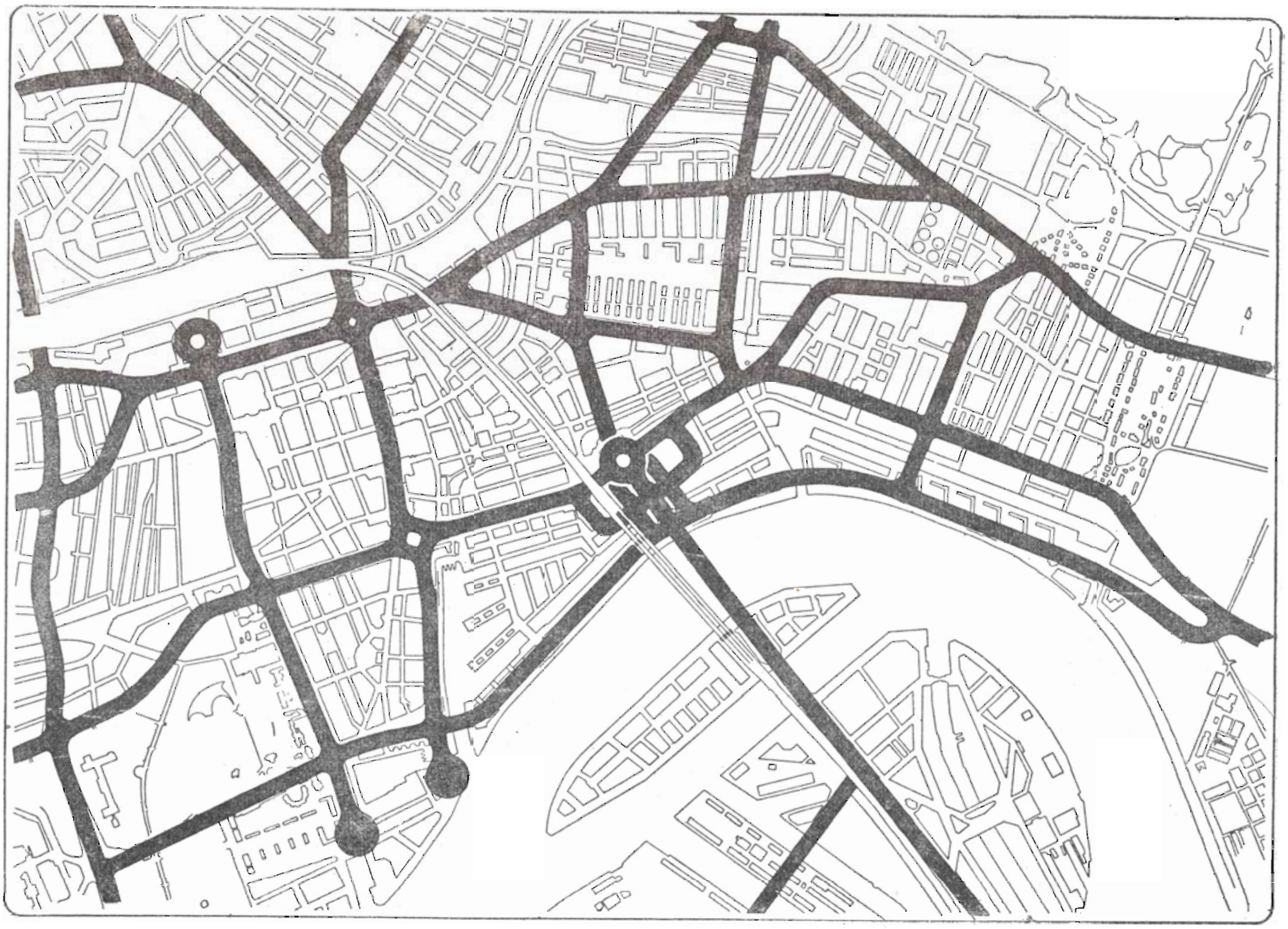
Bij het ontwerpen van de knooppunten is het streven er op gericht geweest om deze tot een zoo eenvoudig mogelijke gedaante terug te brengen. Bijna op alle punten is het mogelijk gebleken om het aantal samenkomende hoofdverkeerswegen te beperken tot *vier*, waardoor een overzichtelijk circulatieplein kan worden gevormd, een type dat een zeer groote verkeerscapaciteit heeft en dat in het bijzonder toepassing verdient op punten met veel links-afslaand verkeer, zooals er juist in Rotterdams binnenstad eenige aanwezig zijn. Speciale aanteekening verdient het, dat het gelukt is den ingewikkelden Hofplein-knoop te ontwarren en ook daar tot den zeer eenvoudigen en overzichtelijken vorm te geraken van het circulatieplein met vier armen.



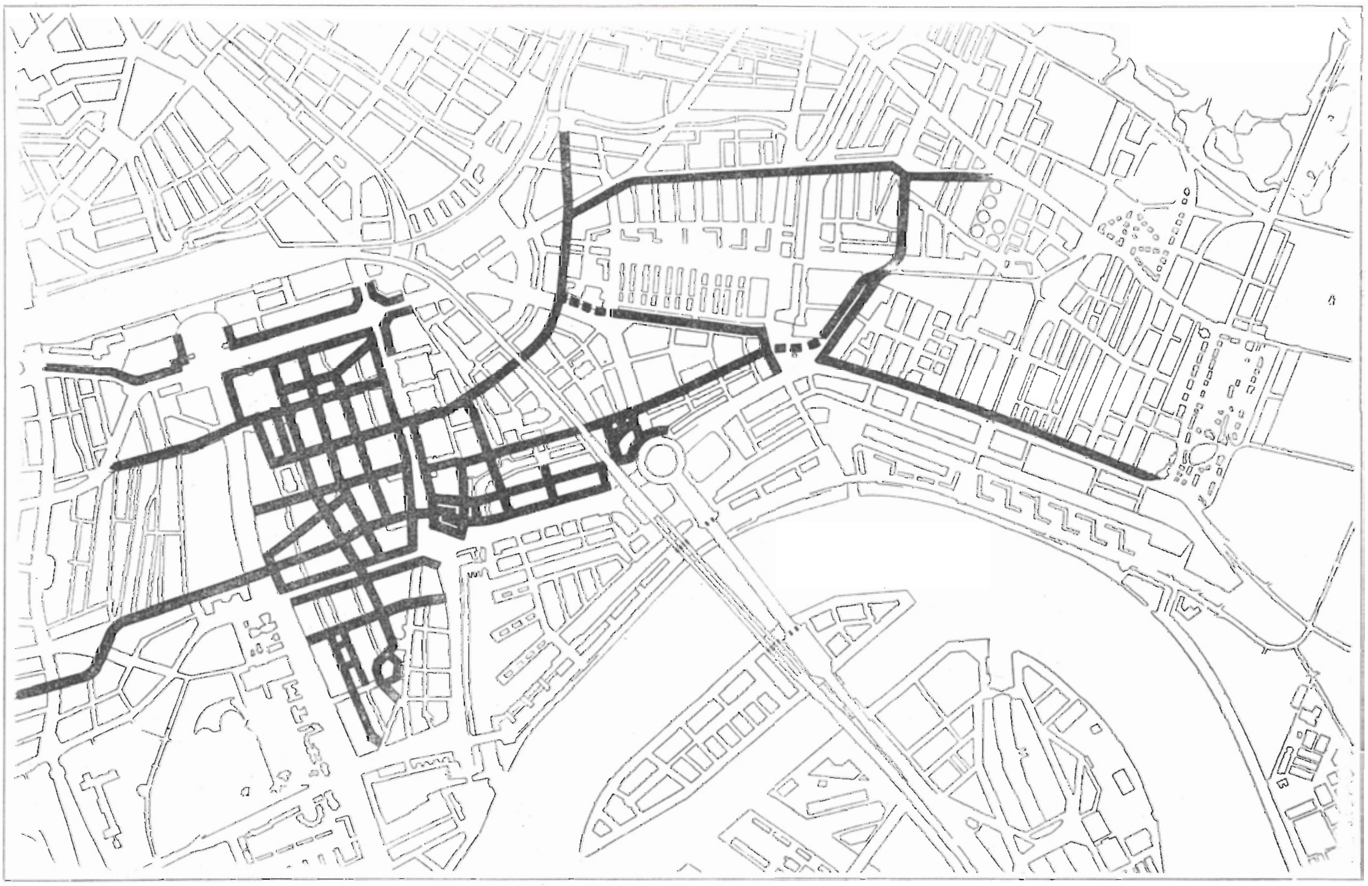
1.



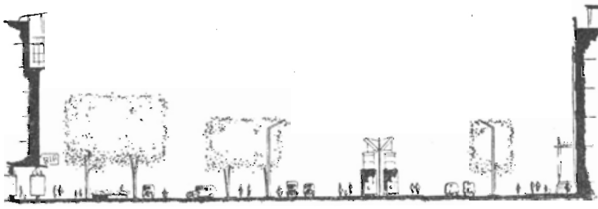
2.



1. Schema hoofdverkeerswegen binnenstad.



2. Schema winkelstraten en gemengde straten.



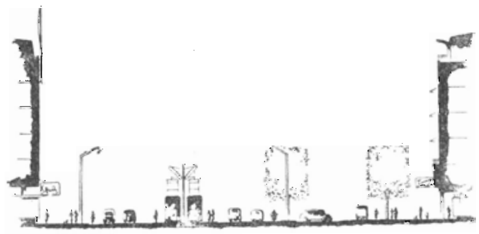
1



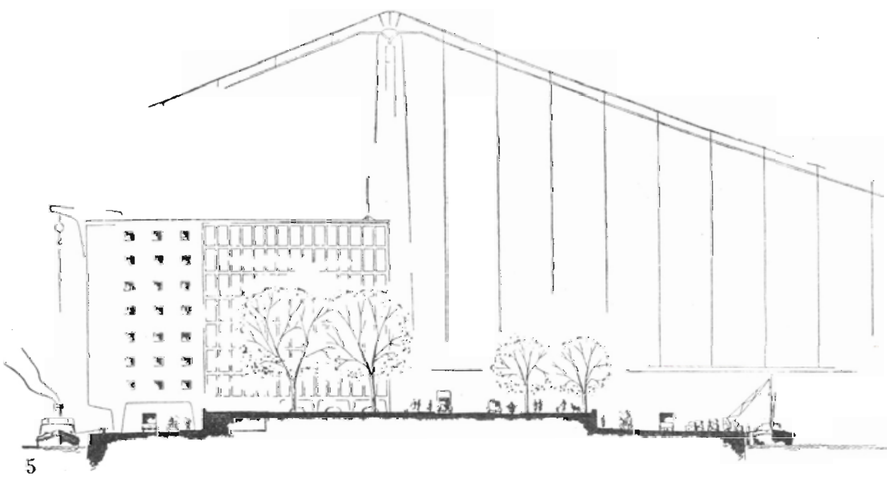
2



3



4



5

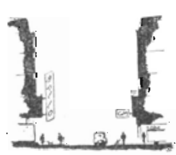


6

De bijzondere situatie bij de aankomst van het brugverkeer op het Beursplein alleen heeft het noodzakelijk gemaakt om op dit punt van dezen simpelen grondvorm af te stappen, doch de ontwerpers hebben het volle vertrouwen, dat ook dáár ten slotte een overzichtelijke toestand zal ontstaan, die de voorwaarden biedt om een buitengewoon intensief verkeer zonder bezwaar te verwerken.

De Stationsboulevard vóór het Stationsplein zal voorloopig het daar optredende verkeer w e l kunnen verwerken; zouden op den duur de verkeerskruisingen tot moeilijkheden aanleiding geven, dan kan alsnog verbetering worden verkregen door het aanbrengen van een onderdoorgang voor het oost-west-verkeer.

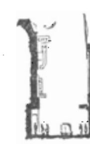
Verklapt mag ten slotte wel worden, dat ten aanzien van den Coolsingel zeer lang ernstig is overwogen om dezen weg aanmerkelijk te verbreeden, zoowel uit practische als uit aesthetische overwegingen. De zeer groote offers, welke dit zou vergen, hebben daarvan ten slotte evenwel doen afzien: de reeds bestaande gebouwen langs de westzijde zouden immers moeten worden afgebroken, de voor dit gedeelte reeds ontworpen bouwwerken zouden voor een groot deel òf moeten verdwijnen, òf volgens een geheel ander plan moeten worden opgebouwd; alleen de twee thans ter plaatse in aanbouw zijnde groote panden zouden gehandhaafd kunnen worden.



7



8



9



10

1. Profiel Blaak.
2. Profiel Westersingel.
3. Profiel Stationsboulevard.
4. Profiel van de naar het westen verlengde Blaak.
5. Profiel Maasboulevard, op den achtergrond nieuwe hangbrug.
6. Ter vergelijking: Champs Elyssee te Parijs.
7. Profiel nieuwe winkelstraat.
8. Ter vergelijking: Kalverstraat te Amsterdam.
9. Ter vergelijking: Veenestraat te Den Haag.
10. Profiel Coolsingel.

Op enkele elementen van het beschreven hoofdverkeerswegenstelsel zij nog bijzondere aandacht gevestigd. In de eerste plaats op den nieuw geprojecteerden Stationsboulevard, welke zeer breed zal worden en een bijzonder aantrekkelijke indeeling zal krijgen, waardoor een waarlijk grootsche entree tot de stad zal worden geschapen.

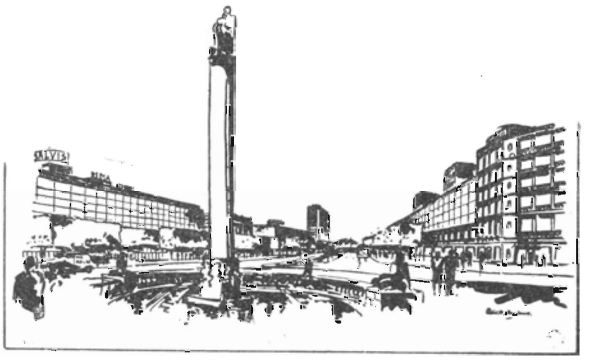
In de tweede plaats op den langs de westzijde van de Leuvehaven doorgetrokken Coolsingel, welke een boeiend uitzicht over deze wijde waterkom zal bieden, welke verder een nauw contact zal leggen tusschen het groote-stadsleven en de kleurige drukte en het levendige bedrijf van de binnenschipperij (zonder dat deze twee werelden elkaar zullen behoeven te hinderen) en welke ten slotte een rechtstreeksch contact zal mogelijk maken van het stadshart met de Maas en met den Maasboulevard. Door dit element zal het begrip, dat Rotterdam vóór alles *de stad aan de rivier* is, op zeer nadrukkelijke wijze worden onderstreept.

En in de derde plaats zij nog de aandacht gevestigd op den grooten verkeersweg in het verlengde van de Blaak, van het van Hogendorpplein naar het Westen, welke den Oude Binnenweg zal ontlasten van het te groote verkeer, dat in een goede winkelstraat toch niet thuis behoort. Deze schakel, welke in het geheele systeem van groote wegen feitelijk onmisbaar moet worden geacht, is eerst bij de latere herziening in het stadsplan aangebracht, in de eerste plaats omdat zij uit verkeerstechnische overwegingen niet gemist kan worden, doch in de tweede plaats ook om de voordeelen, welke zij biedt voor een organische indeeling en ontwikkeling van het stadsleven.

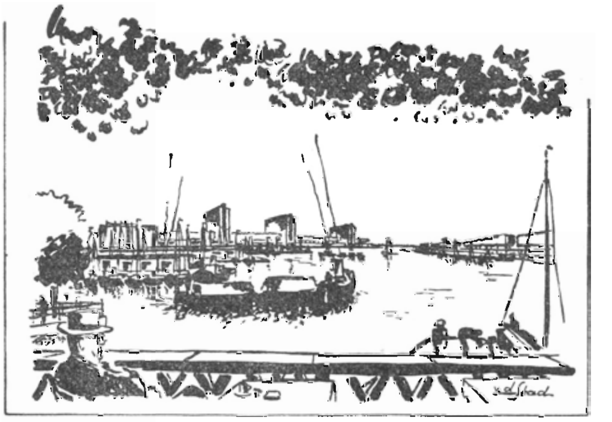
Het beschreven stelsel van hoofdaders is er op ingericht om het verkeer, dat de city zelf niet zoekt, doch deze moet passeeren op zijn gang van de eene buitenwijk naar de andere, ook inderdaad *langs* het eigenlijke centrum te leiden en om verder het verkeer dat, van buiten af komende, de binnenstad zelf zoekt, zoo gemakkelijk mogelijk op te vangen en zoo vrij mogelijk gelegenheid te bieden de city op elk gewenscht punt binnen te dringen.

De tweede categorie van ruimten in de binnenstad, de groep der eigenlijke winkelstraten, vormt in vele opzichten een lijnrechte tegenstelling met de vorige. Deze straten zijn smal, zij zijn voor een deel zelfs in het geheel niet voor rijverkeer bestemd, zij vermijden zooveel mogelijk verkeersknooppunten. Waar zij groote verkeersbanen kruisen — dit is uiteraard niet altijd te vermijden — zijn speciale voorzieningen getroffen om de bezwaren daarvan voor de voetgangers zoo min mogelijk voelbaar te maken.

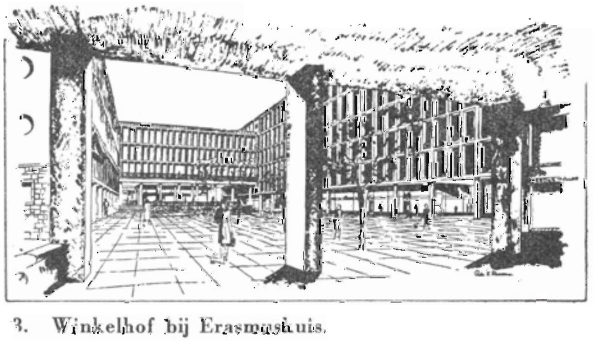
Er is naar gestreefd om te komen tot een stelsel van enkele lange, doorgaande winkelstraten, welke de bezoekers aan den rand van het geheele winkelcentrum gemakkelijk opvangen en welke, waar mogelijk, zijn aangevuld met circuits van daarbij aansluitende wandel- en winkelstraten.



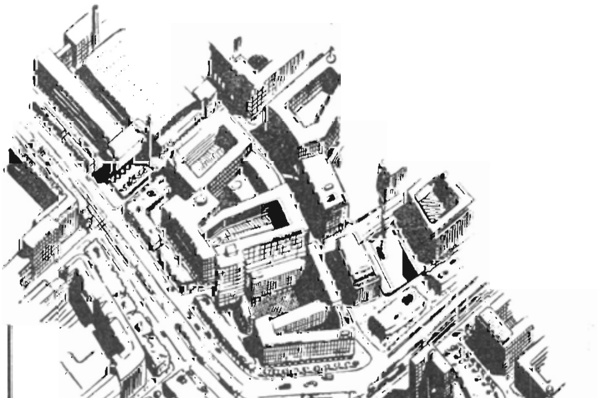
1. Stationsboulevard naar het Westen.



2. Leuvehavenbekken van het terras bij van Hogendorpplein.

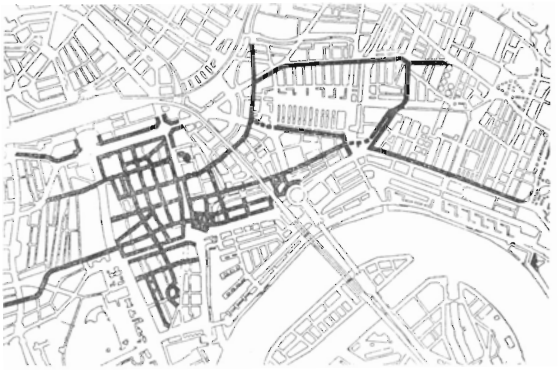


3. Winkelhof bij Erasmushuis.

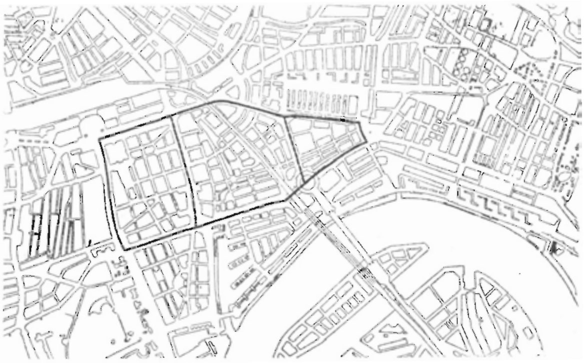


4. Van Hogendorpplein naar het noorden.

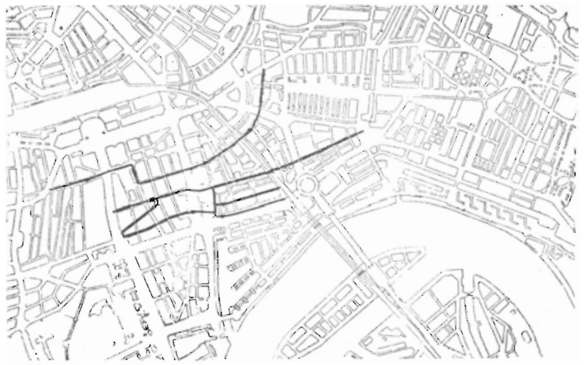
In één adem met deze tweede categorie moet hier een derde worden genoemd, die een gemengd karakter vertoont; het betreft hier smallere verkeerswegen, welke tevens in meerdere of mindere mate een winkelstraatkarakter kunnen krijgen en welke met de voorgaande categorie gezamenlijk tot één sluitend stelsel zijn vereenigd. Om dit stelsel goed te begrijpen is het noodig, zich nogmaals goed te realiseeren, dat de eigenlijke binnenstad, waarom het hier gaat, uiteenvalt in drie deelen: het deel tusschen Westersingel en Coolsingel, het deel tusschen Coolsingel en Admiraal de Ruyterweg en het deel tusschen Admiraal de Ruyterweg en Oostplein.
Dit „uiteenvallen" mag vooral niet letterlijk worden genomen. Integendeel, de bezoeker van de binnenstad moet het besef hebben, zich in één innig samenhangend geheel te bewegen. Noch de Coolsingel, noch de Admiraal de Ruyterweg mogen voor den voetganger onoverkomelijke barrières beteekenen. De drie genoemde stadsdeelen worden dan ook door doorgaande winkelstraatreeksen min of meer „aaneengeregen", waarbij aangeteekend zij, dat „doorgaand" in dit geval allerminst beteekent dat hier rechtlijnige, eindeloos lang schijnende straten zijn ontworpen; een blik op het Stadsplan kan leeren, wat hier de bedoeling is geweest. Zoo is er één keten van straten, welke van den Westersingel, tegenover de Kruiskade, de winkelwijk binnenvoert, reeds dadelijk voorbij het plein tusschen den Schouwburg en het Muziekcentrum naar het zuiden afbuigt, zich dan voortzet via de Aert van Nesstraat naar den Coolsingel om zich aan de overzijde daarvan langs de Meent voort te zetten naar de Jonker Fransstraat. Deze route zal niet voor het rijverkeer gesloten zijn, doch juist dienen om dit laatste zoowel van het noorden als van het westen de city binnen te voeren en speciaal om het cultureele centrum bij de schouwburgen te bereiken. Het tusschen den Nieuwe Schouwburg en het Kunstcentrum geprojecteerde plein zal het voorrijden van de auto's, alsmede het parkeeren daarvan mogelijk maken. Ook zal het mogelijk zijn, om hier, vóór het einde der voorstellingen, de noodige trams gereed te zetten. Een andere belangrijke winkelstraatketen wordt gevormd door de Hoogstraat, welke op haar oude plaats gehandhaafd is en die als vanouds loopt van het Oostplein tot aan de Korte Hoogstraat en daar via een winkelpassage direct bezuiden de Beurs een aantrekkelijk contact zal verkrijgen met den Coolsingel. Aan de overzijde daarvan vangt de Johan van Oldenbarneveldtstraat den stroom weer op en voert deze verder westwaarts, rechtstreeks naar den Mauritsweg of, in zuidwestelijke richting, naar het punt tegenover den Nieuwe Binnenweg. Iets bezuiden dit punt leidt de Oude Binnenweg, welke eveneens gehandhaafd wordt, weer terug naar den Coolsingel, waar aan de overzijde een in aansluiting aan het „Erasmus-huis" geprojecteerde winkelhof den overgang vormt naar keuze, hetzij naar de Korte Hoogstraat, hetzij naar de Noord-Blaak, welke mèt den Visschersdijk en de Hoogstraat één samenhangend winkelcentrum zal vormen.



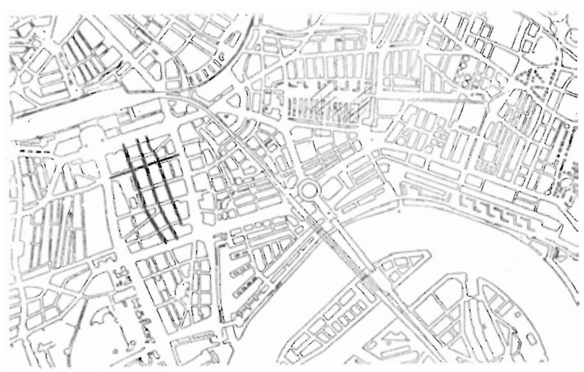
1. Winkelstraten.



2. De deelen der binnenstad.



3. Winkelstraatketens in de binnenstad.



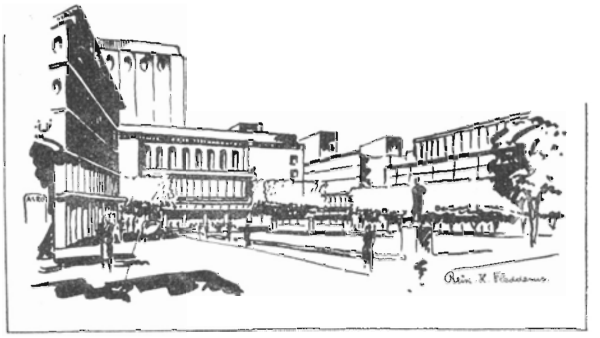
4. Winkelstraten in het westelijk deel van de binnenstad.

In het stadsdeel bewesten den Coolsingel completeeren eenige noord-zuid loopende straten het ontworpen systeem, waardoor ook hier de mogelijkheid voor rondgaand voetgangersverkeer wordt geschapen. Speciale vermelding verdient nog de „doorsteek" van het theaterplein naar het Raadhuispleintje, welke voor voetgangers een rechtstreeksche verbinding van de Kruiskade naar den Coolsingel, tegenover het Raadhuis, zal mogelijk maken.
Hier zal de plaats zijn voor café's en daarmede verwante inrichtingen, welke gezamenlijk een gezelligheidscentrum moeten vormen met die op den Coolsingel, den Stationsboulevard en het Theaterplein.

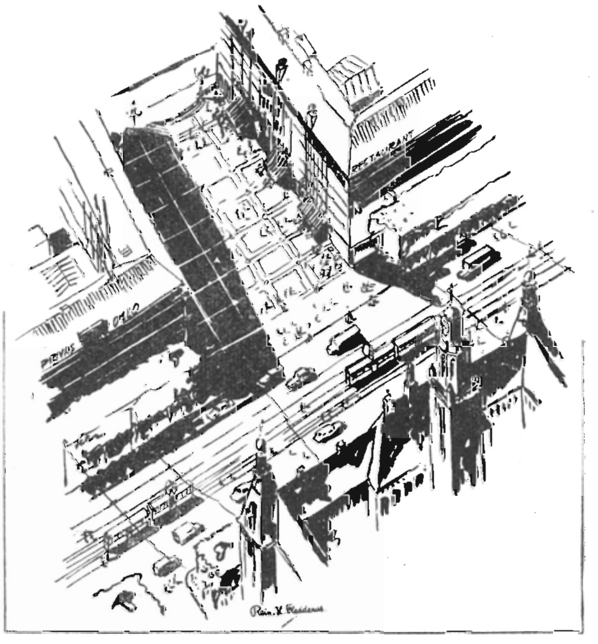
Vormen de drie genoemde categoriëen van stadsruimten, de verkeersaders, de winkelstraten en de straten met een gemengd karakter, normale elementen, welke ten slotte in elke stad voorkomen, in Rotterdam zal thans een poging worden gedaan om daarnaast nog een geheel *nieuw* type van stadsruimte in te voeren, dat tegemoetkomt aan de bijzondere eischen en nooden van het moderne leven en dat speciaal is ontwikkeld ter wille van de behoefte aan parkeergelegenheid, van de noodzaak om aan de woningen op de verdiepingen der stadsbebouwing de noodige ruimte, zon, licht en lucht te verschaffen en ten slotte om het mogelijk te maken om de winkels en bedrijven langs de betrekkelijk smalle winkelstraten toch met het onvermijdelijke rijverkeer te kunnen benaderen.

Daartoe zijn, waar dit bij de herziening van het stadsplan nog mogelijk was, extra diepe bouwblokken ingevoerd, welke ruime hoven omsluiten, die voor het verkeer toegankelijk worden gemaakt. Deze hoven, welke in het algemeen met boomen beplant zullen worden, zullen niet ontsierd mogen worden met de onaantrekkelijke uitbouwen op den beganegrond, welker platte daken met lichtkappen en andere opbouwen de normale achterterreinen der groote stadsblokken ongenietbaar plegen te maken.
De architectuur der omliggende bebouwing zal aan de hofzijde aan even hooge eischen van „welstand" moeten voldoen als aan de winkelstraatzijde. [1]
De woningen rondom zullen niet slechts uitzien op de op deze „squares" aanwezige boombeplanting, zij zullen ook van deze zijde toegankelijk worden gemaakt, waardoor het doorgaande winkelfront aan de straatzijde ook niet door woonhuisingangen behoeft te worden doorbroken en waardoor deze hoven als volwaardige stadsruimten zullen worden erkend.
Via deze pleinen zullen de winkels voor het autoverkeer bereikbaar worden, zonder daarmede de straten te belasten, terwijl ten slotte onder de boomen een ruime parkeergelegenheid beschikbaar komt.

[1]) De voorstanders van den z.g. „strookenbouw" zullen beamen, dat dit zeer wel mogelijk is.



1. Theaterplein naar het Noorden.



2. Pleintje tegenover Raadhuis.



3. Overbouwde inrijpoort.

Natuurlijk is het niet de bedoeling, om al deze hoven gelijk en gelijkvormig te behandelen, een zekere variatie in vorm, indeeling en bestemming is niet slechts mogelijk, maar ook gewenscht. Zoo kunnen in sommige daarvan, gazons, kinderspeelgelegenheden of bescheiden sportvelden worden aangelegd, hetgeen de bewoonbaarheid van de city aanmerkelijk ten goede zal komen. In een enkelen hof kan eventueel een kerk of een ander bijzonder gebouw worden geplaatst, waarvoor een zekere reserve tegenover het stadsgewoel wordt verlangd.

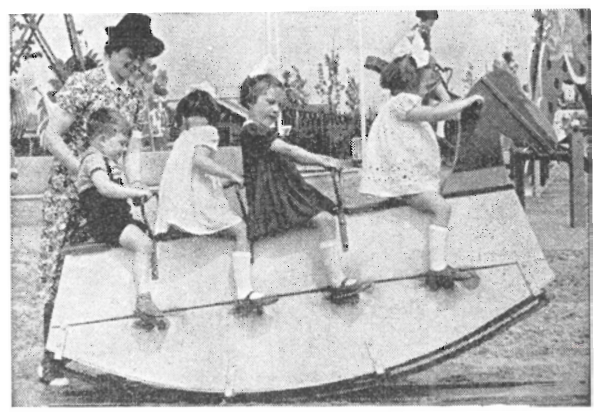
De verdere uitwerking van deze nieuwe gedachte zal moeten gaan in nauwe aansluiting aan de lessen van de practijk, zooals deze bij de verdere voorbereiding en verwerkelijking van den wederopbouw zal blijken. Zoo zal de wijze van toegankelijkheid van deze ruimten b.v. nader moeten worden overwogen; waarbij b.v. het denkbeeld om deze door overbouwingen of „poorten" tot stand te brengen stellig de volle aandacht verdient.

Hoe de panden rondom deze hoven precies zullen worden ingericht, zullen de architecten, welke den opbouw te ontwerpen krijgen, nader moeten bestudeeren. Gedacht is aan winkels e.d. op den beganegrond, aan de straatzijde toegankelijk voor het publiek, aan de hofzijde voor het „dienst"-verkeer. Het aan den hof grenzende deel van deze beganegrondruimte kan bij bepaalde typen van zaken (kleine modezaken, schoenwinkels, uurwerkzaken, apotheken e.d.) tot atelier, werkplaats of laboratorium worden ingericht. Het voordeel is dan, dat deze dienstgedeelten niet via den winkel behoeven te worden bereikt, doch een eigen hofingang kunnen verkrijgen.

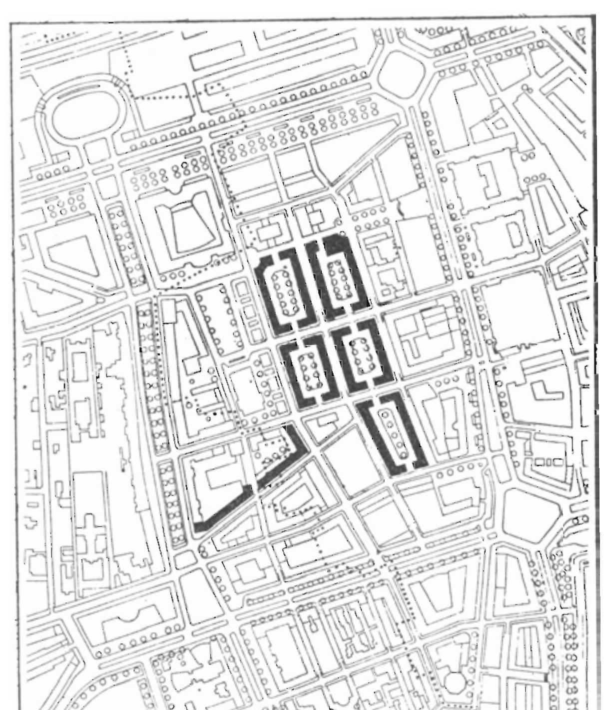
Op de eerste verdieping is plaats voor een veel omvattende categorie van bestemmingen. In de eerste plaats valt te denken aan de kleinere kantoren, welke een goed voor het publiek bereikbare vestigingsplaats zoeken: advocaten, en daarmede vergelijkbare beoefenaars der vrije beroepen (adviseurs van allerlei aard, architecten e.d.), wellicht ook artsen en tandartsen. Verder valt hier plaats in te ruimen voor kappers, schoonheidsinstituten en mogelijk voor een enkele intieme eetgelegenheid. Ten slotte zal er rekening mee moeten worden gehouden, dat vele op den beganegrond gevestigde winkelzaken op de verdieping nog wat ruimte noodig zullen hebben, hetzij voor kantoor of voor toonkamer, voor een atelier of voor een andere bestemming. De bedrijven en zaken op deze eerste verdiepingen, die eigenlijk nog wel deel hebben aan het winkelstraatleven, zullen in het algemeen ook van deze straat uit haar ingangen verkrijgen, zulks in tegenstelling met de hooger gelegen woningen, die haar deuren aan de hofzijde zullen verkrijgen. Denkbaar is het evenwel ook, dat de eerste verdieping met haar bijzondere bestemmingen bereikbaar wordt gemaakt door middel van een doorgaande galerij aan de hofzijde (of eventueel zelfs aan de straatzijde). Het zal duidelijk zijn, dat ook hier nog een ruim terrein braak ligt voor de vindingrijkheid van de tot deze opdrachten geroepen bouwmeesters.



1.



2.

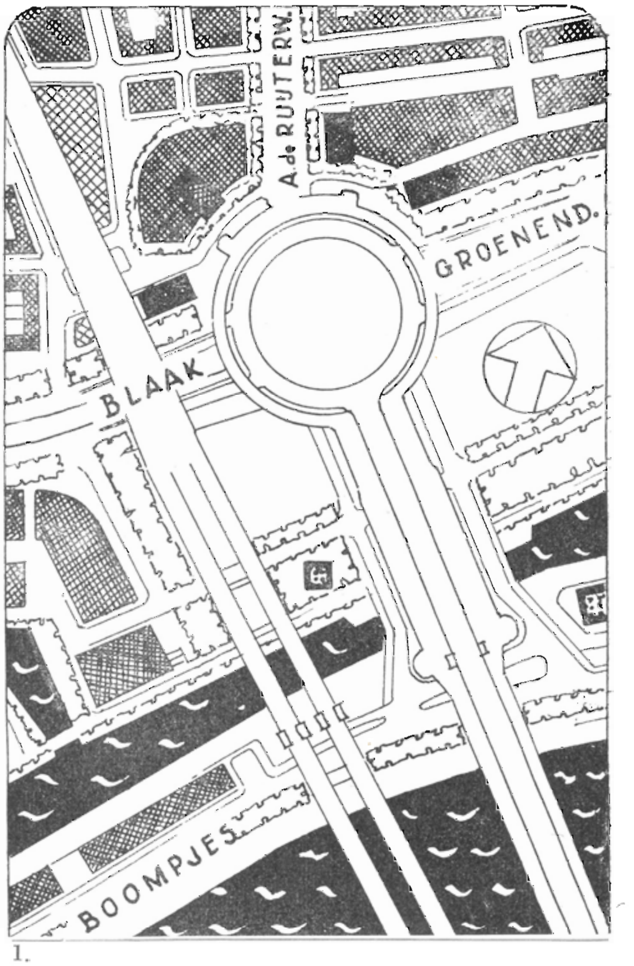


3. Binnenstadshoven.

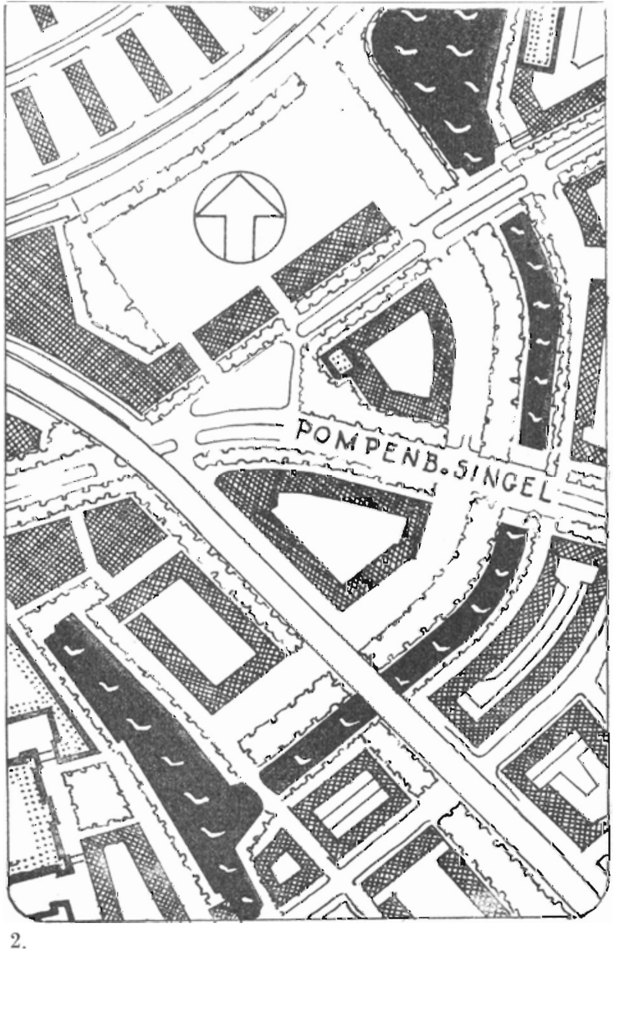
Wat de woningen betreft, deze zullen volledig aan de eischen moeten voldoen, welke naar hedendaagsche inzichten gesteld worden aan stadswoningen. Daarbij zullen zij in den plattegrond moeten worden aangepast aan haar bijzondere situatie en met name moeten zij volle recht doen wedervaren aan haar ligging met één zijde aan den hof en met één zijde aan een straat. In het algemeen zullen de eigenlijke woonvertrekken het best aan den hof kunnen worden gelegd, waar zij volle profijt kunnen trekken van ruimte, lucht, licht en groen. Behalve de hier geschetste vier soorten van stadsruimten zijn er natuurlijk nog eenige andere, met een bijzondere bestemming.
Zoo zal rondom de verkeersconstructie bij het noordelijke Maasbruggehoofd een zeer ruim plein vrij blijven. dat gebruikt zal kunnen worden voor parkeerdoeleinden en voor het opstellen van de interlocale autobussen, welke van het zuiden, over de brug, de stad zullen binnenkomen.
Zoo zijn voor het Centraal Station en benoorden het toekomstige Station-Beurs (dat wel een anderen naam zal moeten gaan dragen) de aan het te verwachten verkeer aangepaste stationspleinen voorzien; zoo is rondom de te restaureeren Laurenskerk een stille hof geprojecteerd.

Zoo is verder langs het water van het „Verbindingskanaal", het nieuwe water door de binnenstad (dat Rotte en Delftsche Vaart verbindt), een ruim terrein geprojecteerd voor de weekmarkten, welker levendige beweeglijkheid op deze plaats tot het stadshart, tot dicht achter het Raadhuis, zal kunnen doordringen.
Zoo is ten slotte vlak bij het Hofplein, onmiddellijk ten noordoosten daarvan, in de gaffel tusschen de beide zich splitsende spoorwegviaducten, een zeer ruim terrein vrij gehouden, dat zal kunnen dienen voor alle *die* doeleinden, waaraan in een levende stad regelmatig behoefte bestaat, maar waaraan gewoonlijk slechts gebrekkig kan worden voldaan: hier kunnen massameetings worden gehouden, hier kunnen rondreizende circussen periodiek hun tenten opslaan, hier kunnen tentoonstellingen worden ingericht en kermissen of „luna-parken" worden opgebouwd.

Sommige elementen van de binnenstadbebouwing zullen een zeer bijzonder karakter krijgen en het stadsleven zoowel als het stadsbeeld diepgaand beïnvloeden.
Daar zijn in de eerste plaats de openbare gebouwen, zooals het Raadhuis, de kerken, de cultureele instellingen en de stations, daar zijn verder de particuliere bouwwerken met een bijzonder karakter, zooals de groote magazijnen en warenhuizen, de bankgebouwen, de hotels, de bioscopen en de groote restaurants.
Daarnaast is voor Rotterdam waarschijnlijk nog een speciale categorie van gebouwen te verwachten, nl. die der *collectieve voorzieningen* op allerlei gebied.



1.



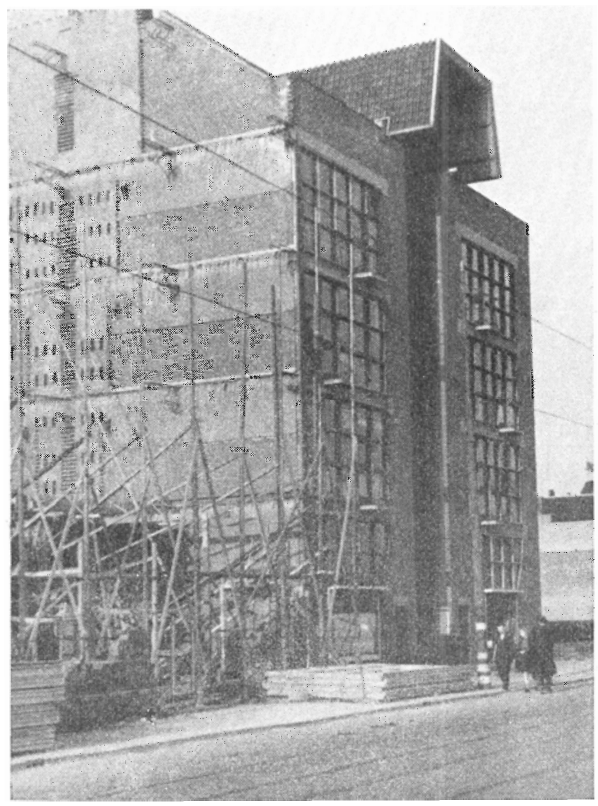
2.



1. Meetingterrein.

Het is namelijk gebleken, dat vele getroffenen, b.v. kleine industrieelen en grossiers, overwegen om niet individueel maar groepsgewijze hun herbouwplicht te vervullen en te komen tot de stichting van groote centrale gebouwen met collectieve voorzieningen (gemeenschappelijke trappen, liften, portiersloges, telefooncentrale, vergaderlokalen, cantine), waarin elk de beschikking over een deel van de totale bedrijfsruimte zal verkrijgen. Het is volstrekt niet uitgesloten, dat ook andere groepen, b.v. van winkeliers, tot een dergelijken vorm van herbouw zullen komen. Worden deze plannen verwezenlijkt, dan zal het Rotterdamsche stadsbeeld worden verrijkt met een aantal belangrijke nieuwe motieven. Het zal de taak zijn van de ontwerpers van het stadsplan om, in overleg met de betrokkenen, te komen tot een rationeele en aantrekkelijke situeering van zoowel de vanouds bekende als van de nieuwe typen van bouwwerken, zoowel van de groote als van de kleine.

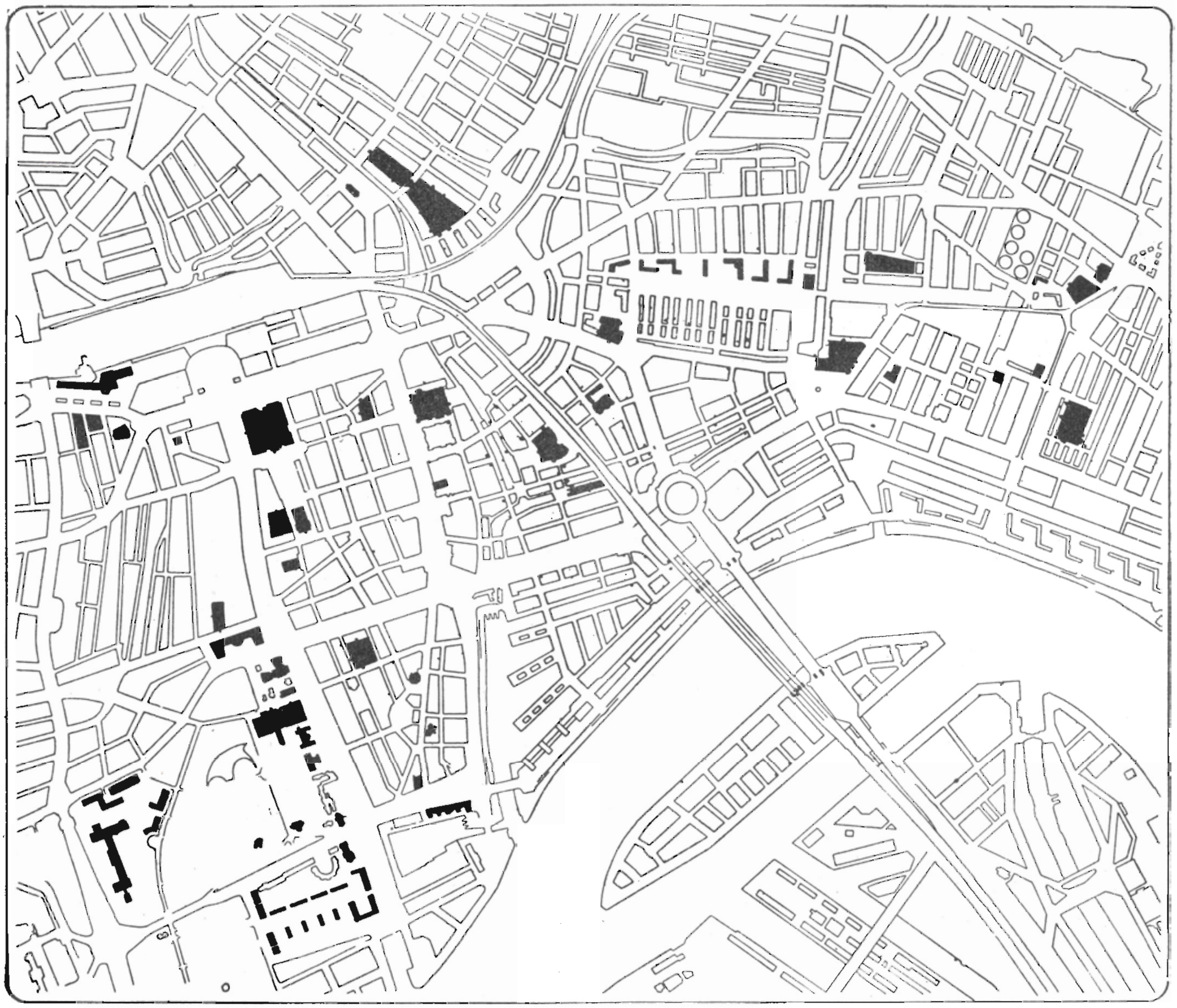
Het zal vooral dit voortdurende overleg met de betrokkenen zijn, dat de verdere ontwikkeling van het stadsplan levend zal houden en dat wellicht nog meermalen aanleiding zal geven om de lijnvoering van dit plan nader te corrigeeren. De juiste groepeering der gebouwen ten opzichte van elkaar vereischt voortdurende aandacht en een voortdurende zorg, óók als het plan zal zijn vastgesteld. Want elke instelling, elke zaak, vraagt haar eigen milieu, dat bepaald wordt door het karakter van de buren, door het beeld van de straat en door den aard van het langskomende verkeer. Zorgvuldige overweging en veel psychologisch inzicht zijn vereischt, om hier allen belangen recht te doen wedervaren. In een normaal gegroeide stad heeft het leven gaandeweg zelf den weg gewezen, doch men moet wèl bedenken, dat dit niet automatisch tot het best bereikbare, ideale resultaat behoeft te voeren; lang niet alle „gegroeide" stadskernen zijn even „geslaagd".
Bij den van te voren als één samenhangend geheel ontworpen wederopbouw zal de normale, betrekkelijk wisselvallige „natuurlijke" ontwikkeling vervangen worden door beredeneerd overleg en zullen allerlei mogelijke obstakels bij voorbaat uit den weg kunnen worden geruimd. Het resultaat zal gaver kunnen zijn, maar de verantwoordelijkheid voor hen, die hier de leiding zullen hebben, is ook des te grooter.



2. Industrieflat te Rotterdam.



3. Amerikaansch industriegebouw.

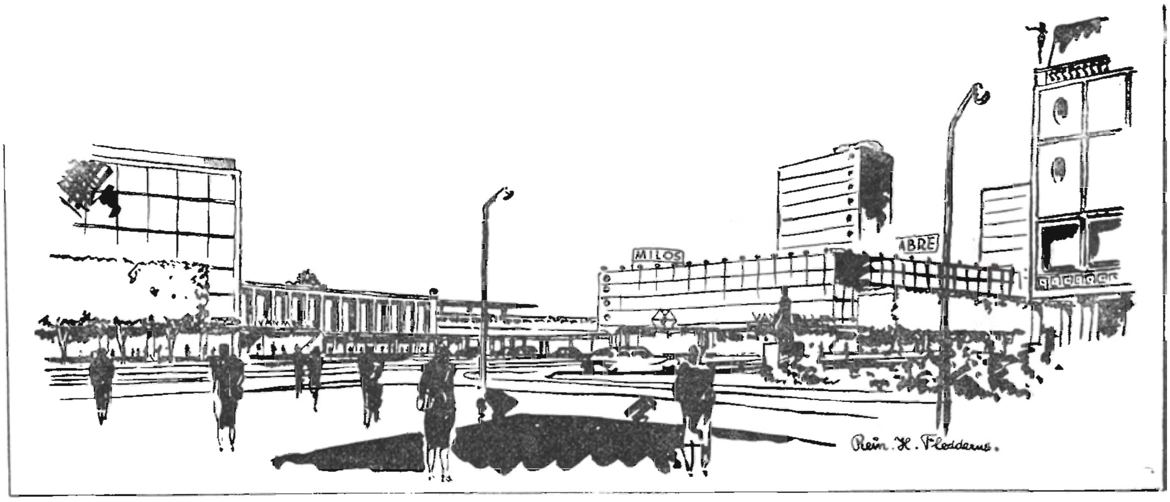


1. Openbare gebouwen en gebouwen met een cultureele bestemming.

Overzien wij nog eens het geheel van het stadsplan met het oog van den vluchtigen bezoeker. Weliswaar wordt de stad niet in de eerste plaats gebouwd voor dezen, maar voor den stadgenoot, voor den bewoner en „gebruiker" van het stadsmechanisme, maar wanneer het stadsbeeld bij de eerste kennismaking reeds aantrekkelijk en overtuigend werkt, dan is dat een sterke aanwijzing voor de innerlijke orde, welke dit stadsbeeld beheerscht. Bovendien zal de charme van de binnenstad een machtige, stimuleerende factor zijn, om de stad te maken tot het centrum, commercieel zoowel als cultureel, voor het wijde ommeland (hetgeen, het zij terloops opgemerkt, ook economisch lang niet zonder beteekenis zal blijken te zijn). Dit „ommeland" kan daarbij niet ruim genoeg worden gezien; het is den Rotterdammers voldoende voorgehouden, hoezeer hun stad een der havenpoorten is van Europa op de zeven zeeën. Daaraan zijn wij iets verplicht.

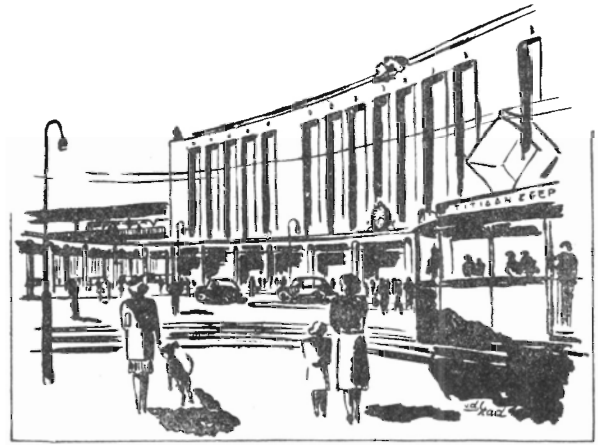


2

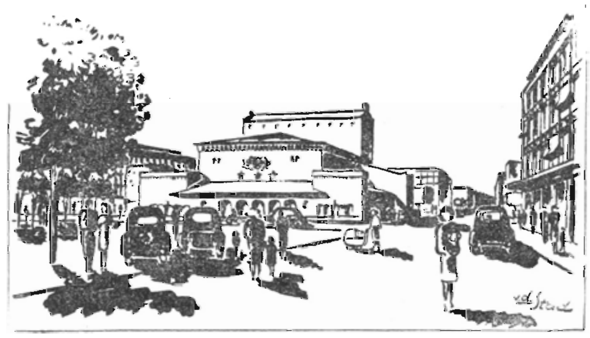


1. Stationsplein naar het noorden.

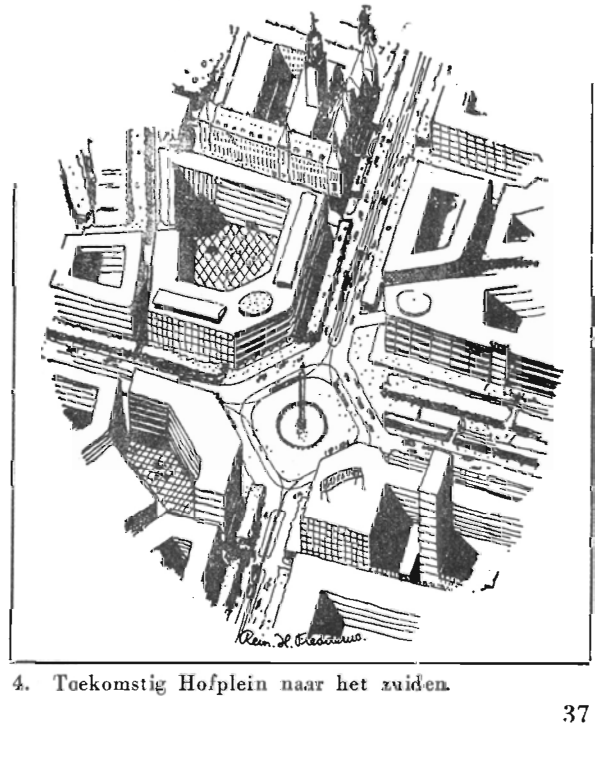
Wie het Centraal Station verlaat, komt op een ruim Stationsplein, met recht vóór zich den Westersingel, die rechtstreeks naar de Maas gaat. Op zijn weg daarheen komt hij, voorbij de Rochussenstraat, langs het groene gebied van het land van Hoboken met aanliggende terreinen, waarop in een verdere toekomst een reeks van instituten met cultureele en andere bestemming een plaats zal kunnen vinden. Deze gebouwen zullen een ruime opstelling krijgen, gebed worden als het ware in het groen van een ruimen parkaanleg.
Wie het Station verlaat, zal evenwel in den regel allereerst zijn schreden naar het stadshart richten; hij zal dan ook, na het Stationsplein te zijn overgestoken, den zeer ruimen nieuwen Stationsboulevard volgen, welke links, dus aan de noordzijde, begeleid wordt door een reeks groote gebouwen, voor het meerendeel hotels met café's en restaurants op den beganegrond, welker terrassen op de zon zullen komen te liggen. Aan de zuidzijde is het trottoir zeer breed gehouden en op den rand daarvan is een reeks van paviljoens en terrassen geprojecteerd, waarin en waaraan eveneens eetgelegenheden van verschillenden aard, alsmede enkele winkels kunnen worden ondergebracht, buiten de schaduwzone van de hooge bebouwing daarachter
Op den hoek van Westersingel en Stationsboulevard, schuin tegenover het Stationsplein, is plaats voor een zeer groot gebouw gereserveerd, waarin schouwburg- en muziekzalen zijn gecombineerd en dat min of meer als het cultureele- en kunstcentrum van Rotterdam zal kunnen fungeeren, in samenwerking met den reeds in aanbouw zijnden Nieuwe („Nood"-) Schouwburg. Tusschen deze beide bouwwerken is een ruim theaterplein geprojecteerd.
Wie evenwel niet in de wijk met zijn besloten winkelstraten en ruime binnenpleinen doordringt, maar zijn weg naar het Hofplein vervolgt, komt na een paar honderd meter aan de „Kruising Hofplein", waar hij links onder het viaduct door naar het noorden, of rechtuit onder het viaduct door naar het oosten van de stad kan gaan, of rechts kan afslaan naar den Coolsingel. Wie dezen laatsten volgt, heeft aan de overzijde het bestaande Raadhuis, dat het middelpunt zal vormen van een complex, ten deele thans reeds bestaande, ten deele nieuw te stichten, overheidsgebouwen.



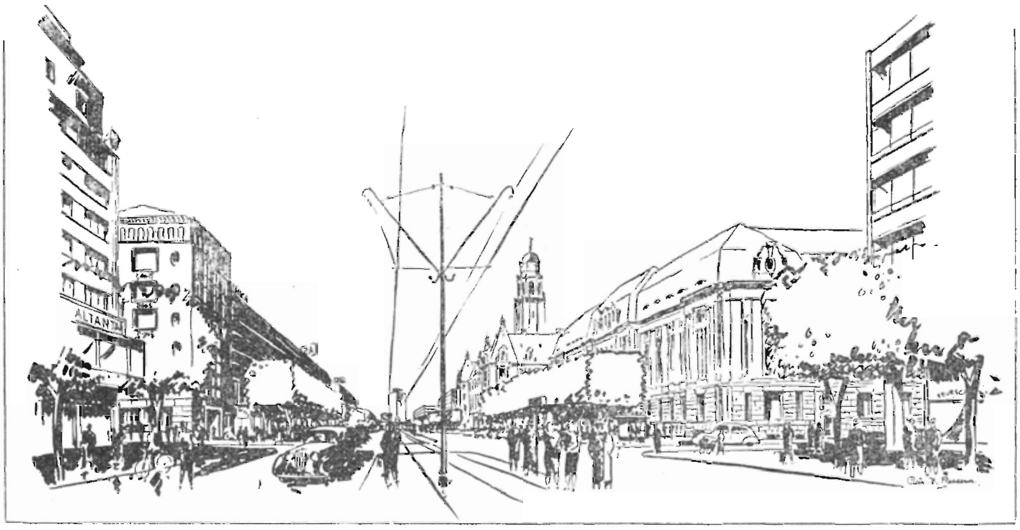
2. Centraal Station.



3. Schouwburgplein naar het zuiden.



4. Toekomstig Hofplein naar het zuiden.



1. Coolsingel naar het noorden.
Rechts Raadhuis en Postkantoor.

De situatie van het gespaarde raadhuis is, deskundigen zoowel als leeken zijn het daarover wel eens, verre van gelukkig en de ontwerpers van het nieuwe stadsplan zijn er niet in geslaagd, hierin een belangrijke verbetering te brengen. Het feit dat dit belangrijkste gebouw uit de rooilijn naar voren springt is niet meer te verhelpen en alle andere middelen om de waardigheid van het Raadhuis te verhoogen — b.v. door een aanmerkelijke verbreeding van den Coolsingel — stuiten af op de zeer groote daarmede verbonden kosten. Slechts door het projecteeren van een klein plein recht tegenover den hoofdingang kan de beteekenis van den bestuurszetel eenigermate worden gereleveerd.

Ten zuiden van de Beurs zullen eenige nieuwe winkelcomplexen kunnen verrijzen, welke als het ware de entree markeeren naar het daarachter gelegen winkelcentrum Hoogstraat-Visschersdijk. Wie evenwel den Coolsingel naar het zuiden vervolgt, komt aan één van de hoogtepunten van de nieuwe stad; het nieuwe van Hogendorpplein.

Recht vooruit gaat de eenzijdig bebouwde, hoog gelegen Leuvehaven door naar de Maas, schuin links vooruit ligt, op een hoogte, gevormd door de binnenste waterkeering, een café-restaurant met een ruim, met boomen beplant terras, dat uitzicht biedt naar het zuiden over het wijde Leuvehavenbekken, met op den achtergrond de hooge, vrijstaande kantoor- en pakhuisgebouwen langs de Maas, en dat naar het noorden den blik vrijlaat op het levendige, lager gelegen groote verkeersplein.

Van dit plein gaat het oostwaarts naar de Blaak, waar aan de noordzijde een breed trottoir, eveneens met boomen beplant, een esplanade vormt, als voorgrond voor de daar te vestigen winkels.

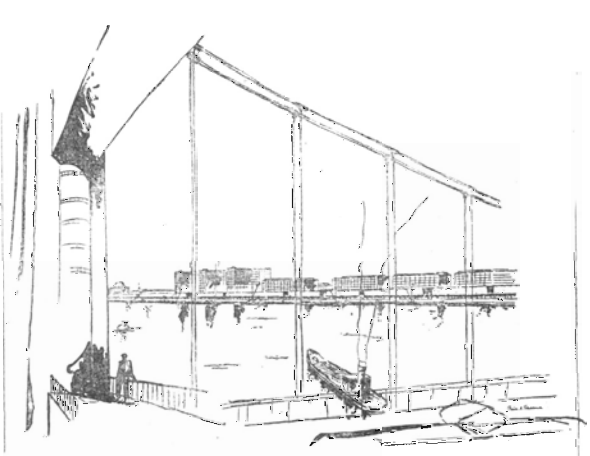
Aan de overzijde ligt een reeks bankgebouwen, aansluitend aan het gespaard gebleven pand van de firma Mees en Zoonen. Recht vooruit ligt het spoorwegviaduct, hooger, breeder en kloeker dan het oude, dat wij thans nog kennen. Op dit punt wordt dit beeld nog aangevuld met de overkapping van het nieuwe „Beurs"-station.



2. Van Hogendorpplein naar het oosten.



3. Zuidblaak naar het oosten.



4 Gezicht op den Maasboulevard naar het westen.

Daarachter ligt het groote ronde verkeersplein op twee niveau's. Het bovenste plateau, dat toegang geeft tot de brug, is met hellingen — en voor voetgangers ook met trappen — te bereiken. De brug, meer dan 10 m boven het water gelegen, biedt ten slotte den wijden blik over Rotterdams glorie, de rivier, waarop ook de Maasboulevard menig fraai uitzicht zal geven.

Ziedaar den indruk, dien een vluchtige bezoeker van Rotterdam zal meenemen.

Meermalen is er al op gewezen, dat het thans bereikte stadium de ontwikkkeling van het plan niet bedoelt af te sluiten, doch dat er velerlei motieven zijn om op verdere — zij het dan niet meer principieele — wijzigingen voorbereid te zijn.
De voornaamste reden is al genoemd: het leven eener stad is zoozeer samengesteld en zoo voortdurend in beweging, dat het eenvoudig onmogelijk zou zijn om dit leven in één starre teekening vast te leggen. Elke stad immers, die daar tastbaar staat, in zijn steenen werkelijkheid, is reeds aan een voortdurende verandering onderhevig; altijd wordt daarin wel op vele plaatsen tegelijk gesloopt, verbouwd, herbouwd, vernieuwd. Hoe zou dan een stad, die nog slechts een denkbeeldig papieren leven leidt, in rust kunnen zijn? Dat is één reden, waarom het plan nooit tot in alle onderdeelen definitief kan worden, maar er zijn er meer.
Er zijn immers belangrijke onderdeelen in het stadsplan, waarvoor de technische voorstudies nog niet voltooid zijn: de constructie van den hoogen Maasdijk, de constructie van de oeververbindingen, de spoorwegplannen in het algemeen. De nadere uitwerking van deze en nog andere onderdeelen kan aanleiding geven tot kleinere of grootere verschuivingen in het stadsplan.
Ten slotte moet worden overwogen, dat het herbouwplan voor de binnenstad moet passen in een weloverwogen conceptie voor de ontwikkeling van de geheele agglomeratie-Rotterdam in ruim verband bezien.
Een waarborg, dat deze harmonie tusschen het centrale deel en het groote geheel inderdaad zal worden nagestreefd, is reeds gegeven in de omstandigheid, dat er een zeer nauw organisatorisch verband bestaat tusschen de diensten, welke belast zijn met de verzorging van het herbouwplan, en die, welke bezig zijn (en trouwens allang voor den brand bezig waren) aan de voorbereiding van uitbreidings- en ontwikkelingsplannen voor het totale Rotterdam. Dit verband is zoo nauw dat in de practijk aan beide vraagstukken dezelfde menschen werkzaam zijn. Uiteraard zijn de groote beginselen en de richtinggevende elementen, welke voor het algemeene plan reeds zijn aanvaard, reeds medebepalend geweest bij de opstelling van het plan voor de binnenstad.

Doch ook voor de stadsuitbreiding en stadssaneering in ruimeren zin geldt het oude „panta rei", het „alles vloeit", in hooge mate.
De stedebouw is in het algemeen al voor een belangrijk deel een kunst van de beweging (hoezeer hij ook schijnbaar stabiele en onwrikbare objecten heeft), maar hij wordt dit eerst recht bij een zoo bijzonder geval als Rotterdam, met zijn snellen groei en zijn helaas zoo groote conjunctuurgevoeligheid.
Het zou in dit verband veel te ver voeren, om hier een uiteenzetting te geven van de oorzaken, welke den grondslag van het normale uitbreidingsplan juist voor Rotterdam zoo weinig stabiel maken, maar het zal duidelijk zijn, dat mogelijke veranderingen in de tot dusverre aanvaarde richtlijnen voor het algemeene uitbreidingsplan mogelijk nog weer haar terugslag zouden kunnen hebben op het herbouwplan voor de binnenstad.
Is het nu de bedoeling om dit laatste dan maar steeds zwevende te houden?
Geenszins. Het thans bereikte stadium wil gezien worden als het einde van een langdurige ontwikkeling, waarin naar klaarheid werd gezocht omtrent de *hoofdlijnen*, de *hoofdelementen* en de *hoofdindeeling*. Dat deze ontwikkeling lang heeft moeten duren, behoeft achteraf niet te verwonderen.
De brand trof ons onvoorbereid; alle gegevens, noodig voor den herbouw van de binnenstad, ontbraken. Zij waren òf nooit verzameld, aangezien de mogelijkheid van deze opgave nooit kon worden voorzien, òf zij waren bij den brand verloren gegaan.
Niettemin is toen in een recordtijd een voorloopig herbouwplan voltooid; dit was noodig om te voorkomen, dat de bezetter ons een plan zou opleggen, dat zou zijn voortgekomen uit een voor ons onaanvaardbare ideologie. Dit gevaar heeft zeer ernstig gedreigd en is vooral door het snelle gereedkomen van het Nederlandsche — van ons eigen — herbouwplan bezworen kunnen worden. Dit aanvankelijke plan had noodzakelijkerwijze de tekortkomingen van zijn snelle ontstaanswijze, doch alweer waren het vooral de omstandigheden tijdens de bezetting, welke het aanbrengen van ingrijpende correctie onmogelijk maakten, zoodat voortdurend op basis van het plan in zijn eerste fase moest worden doorgewerkt. Niettemin is reeds toen begonnen met het voorbereiden van de noodzakelijk gebleken wijzigingen, waarbij een innig, doch informeel contact werd onderhouden met het bedrijfsleven, met vertegenwoordigers uit de burgerij en met eenige door dezen aangewezen architecten.
Onmiddellijk na de bevrijding evenwel kon eerst recht worden begonnen met het verwerken van de verkregen nadere inzichten, hetgeen noodzakelijkerwijze geleid heeft tot een diep ingrijpende herziening van het aanvankelijke plan. Men is hier weliswaar slechts noode toe overgegaan, want de consequenties

van deze wijziging waren vele, doch na zeer ernstige overweging hebben de betreffende autoriteiten toch zonder aarzeling besloten de daaraan verbonden consequenties en offers te aanvaarden, omdat zij meenden, dat de aldus te verkrijgen verbeteringen werkelijk onmisbaar moesten worden geacht en de offers ten volle waard. Bij deze nadere herziening van het plan zijn de reminiscenties aan het oude Rotterdam sterk verbleekt en dit is niet te verwonderen. De geschiedenis van het plan is min of meer een afspiegeling geworden van de ontwikkeling, welke de geesten in deze oorlogsjaren hebben doorgemaakt, niet alleen in Rotterdam, maar in heel ons land, in heel Europa, in heel de wereld.

Toen in 1940 de hel losbrak, was ieder geneigd dit te zien als een min of meer incidenteele onderbreking van het leven van daarvóór. Een onderbreking, welke zoo spoedig mogelijk ongedaan moest worden gemaakt. De eerste oorlogsschaden werden dan ook onberedeneerd aangepakt met het oog gericht op het *herstel*, de *restauratie*, van wat verloren ging. Men leefde nog met dat verlorene voor oogen, men was over het algemeen geneigd het oorlogsintermezzo van korten duur te achten en de periode van het herstel daarna meende men toen gemakkelijk te kunnen overzien. Men vatte aanstonds den herbouw aan *voor, met het oog op* en *in den geest van* den getroffene, die over het algemeen maar één ding voor oogen had: eenvoudige vervanging van wat hij verloren zag gaan.

Zoo werd het herbouwplan voor Rotterdam aanvankelijk een (zij het aanmerkelijk verbeterde) reconstructie van de verbrande stad. Maar de oorlog ging voort, van een intermezzo werd hij een acte en van een acte tot een volledig treurspel in den cyclus der wereldgeschiedenis. En tot een treurspel, dat de geesten der medespelers (toeschouwers waren er weinig) grondig heeft veranderd en grondig nieuw heeft gericht.

Wij zien thans niet meer in de eerste plaats, wat wij verloren en weer terug zouden willen hebben, wij zien thans allereerst, wat wij nieuw kunnen winnen. In den grond van de zaak ligt hier ook het fundamenteele onderscheid tusschen het herbouwplan in zijn eersten vorm en zijn huidige gedaante.

Het oude Rotterdam blijft een dierbare herinnering voor al wie het hebben gekend en lief gehad, ondanks, of juist *om* zijn tekortkomingen en gebreken. Het in den ouden vorm herbouwen kunnen wij niet, dien ouden vorm van uit de verte volgen zou op een groote teleurstelling uitloopen.

Zij zouden tòch niet weer kunnen terugkomen, dat oude Hofplein, die oude Doelen, die oude Beurs met zijn klingelende klokjes, die benauwde Posthoornsteeg, die donkere geoliede gevels der oude pakhuizen, die mariniers in hun blauw uniform.

Ja toch, die mariniers komen wèl terug, maar hun uiterlijk is veranderd. Zij dragen nu het uniform van dezen tijd, aangepast aan de eischen van vandaag, uitbeeldend de wereld van het heden. Maar de *geest*, die in hen leeft, dat zal de *oude* geest zijn, zooals die zich in de Meidagen heeft getoond.

Zóó, juist zóó, zij het met het nieuwe Rotterdam!

In de oude binnenstad werd verwoest	aan:	In de toekomstige binnenstad is (volgens daartoe gemaakte ramingen) voorzien
1000.000 m² vloeroppervlakte	bedrijven	700.000 m² vloeroppervlakte
467.000 „ „	winkels	495.600 „ „
—	winkels of bedrijven	225.500 „ „
312.000 „ „	kantoren	301.600 „ „
25.000 stuks	woningen	10.000 stuks

In de oude binnenstad werd verwoest $22^1/_3$ km lengte aan winkelfront, in de nieuwe binnenstad is gereserveerd 17 km uitsluitend voor winkels en 13 km voor een gemengde bestemming, waar dus naast winkels ook andere inrichtingen (showrooms, kantoren, e.d.) kunnen worden ondergebracht.

Enkele globale cijfers

In Mei 1940 werden 25.000 woningen verwoest, waardoor 78.000 personen dakloos werden; 3000 woningen gingen verloren bij het bombardement in Rotterdam West (Maart 1943), zoodat het totale verlies aan woningen te Rotterdam rond 28.000 bedraagt. Dit is bijna 17 pCt. van het totale aantal woningen dat Rotterdam op 9 Mei 1940 telde en bijna 1/3 deel van het totale aantal, dat gedurende de oorlogsjaren in geheel Nederland verloren ging.

Het totale aantal Rotterdammers, dat tengevolge van oorlogshandelingen dakloos werd bedroeg rond 100.000, overeenkomende met het inwonertal van de stad Nijmegen.

Het gebied, dat in Mei 1940 te Rotterdam verwoest werd, was groot 260 ha, bestaande uit 160 ha bebouwd gebied (11.000 panden) en 100 ha straten, pleinen en andere open ruimten.

De 11.000 verlorengegane panden bevatten o.a.:

25.000 woningen
2.350 winkels en groote magazijnen
2.000 werkplaatsen, fabrieken en pakhuizen
1.450 kantoren
550 café's, logementen en hotels
62 schoolgebouwen
25 rijks- en gemeentegebouwen
24 kerken
22 feestgebouwen
13 ziekeninrichtingen
12 bioscopen (9.300 zitplaatsen)
10 inrichtingen van liefdadigheid
4 dagbladbedrijven
2 schouwburgen

In September 1944 werd door de bezetters groote schade aangericht in de haven:

7 kilometer kademuur, geschikt voor het meeren van zeeschepen, werd verwoest, zijnde 28 pCt. van de vooroorlogsche totale lengte. Hiervan was 4½ kilometer uitgerust met kranen en loodsen voor het verladen van stukgoederen en 2½ kilometer met laadbruggen en kolentips voor het overladen van massagoed;

2/5 deel (200.000 vierkante meter) van het belegbare vloeroppervlak in loodsen en pakhuizen aan de havens ging verloren;

4/10 deel (97 stuks) der portaalkranen werd verwoest of weggeroofd;

van de 28 laadbruggen, bestemd voor het overslaan van steenkool en erts, zijn er 19 vernield en 7 naar Duitschland weggevoerd. Slechts 2 zijn er nog intact.

Van het opruimingswerk, waarmede direct na de ramp begonnen werd, kunnen de volgende cijfers vermeld worden voor het tijdvak Mei 1940—Januari 1946:

opgeruimd werd 5 millioen kubieke meter puin. Hiervan kan langs de geheele gemeentegrens van Rotterdam (ruim 70 km) een muur gebouwd worden van 8 meter breed en 10 meter hoog. Met dit opruimingswerk was een bedrag van 46 millioen gulden gemoeid;

50 millioen kilo ijzer kwam uit het puin tevoorschijn, voldoende voor het bouwen van twee schepen ter grootte van de *Nieuw Amsterdam;*

de getrokken heipalen hebben een gezamenlijke lengte van 1800 km, overeenkomende met den afstand van Rotterdam naar Leningrad.